




3 1761 11849573 8

Government
Publications

**Government
Publication**



Digitized by the Internet Archive
in 2024 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761118495738>

7
56

Publication

1288



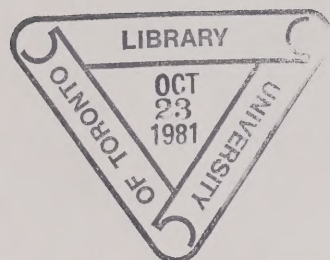
The Ninth Annual Report
of the
CANADIAN TRANSPORT COMMISSION
Canada
1975

(FRANÇAIS AU VERSO)

TA 8
-A50



**The Ninth Annual Report
of the
CANADIAN TRANSPORT COMMISSION
1975**





Canadian TRANSPORT
Commission

Commission canadienne
des TRANSPORTS

The Honourable Otto Lang, M.P.,
Minister of Transport,
O t t a w a, Ont.

My dear Minister:

I have the honour to present
herewith the ninth annual report of the
Canadian Transport Commission, made pursuant
to section 28 of the National Transportation
Act, for the calendar year ended December 31,
1975.

Yours sincerely,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "E. J. Benson".

E. J. Benson,
President,
Canadian Transport Commission.

Members of the

CANADIAN TRANSPORT COMMISSION

1975

President: Hon. E. J. Benson

Vice-president: Guy Roberge

Vice-president: (Research) R. R. Cope (1)

A. P. Campbell	H. H. Griffin (2)	R. M. March
Anne Carver	D. H. Jones	L. R. Talbot
J. F. Clark	E. H. LaBorde	J. B. G. Thomson
J. T. Gray	G. F. Lafferty	J. M. Woodard
	J. A. D. Magee	

(1) Resigned Sept. 24

(2) Retired Dec. 31

Secretary: Harris Arbique

Committees

Air Transport

Commodity Pipeline Transport

International Transport Policy

Motor Vehicle Transport

Railway Transport

Review

Telecommunication

Water Transport

Chairmen (At December 31)

Mr. Thomson

Mr. Lafferty

Mr. Clark

Mr. Magee

Mr. Jones

Mr. Roberge

Mrs. Carver

Mr. Campbell

275 Slater Street, Ottawa, Canada

KIA ON9

Table of Contents

Introduction.....	1
Railway Claims and Payments.....	2
Branch Line Operations.....	3
Passenger-train services.....	5
Canada Connecting Railway Case.....	6
Commission on the costs of transporting grain by rail..	7
Railway Safety.....	8
Railway Relocation.....	10
Railway Rate Cases.....	11
Railway Transport Committee statistics.....	13
Domestic Air Services.....	16
Air Transport Committee statistics.....	18
International Transport (air).....	20
Telecommunications.....	23
Telecommunication Committee statistics.....	28
Water Transport (Domestic).....	28
Water Transport Committee statistics.....	31
International Transport (water).....	35
International Intermodal Transport.....	37
Motor Vehicle Transport.....	38
Commodity Pipelines.....	41
Review Committee.....	41
Research.....	42
Commission members and staff.....	46
Appendix	

INTRODUCTION

The government Anti-Inflation Program introduced in October placed an increased responsibility on the Canadian Transport Commission to regulate or monitor rate increases and profit margins in those areas of transportation and telecommunications falling within federal jurisdiction.

Under provisions of the Anti-Inflation Act the Commission must examine proposed rate increases in line with the guidelines on prices and profit margins to ensure that the increases are within the limits set by the guidelines.

With relation to railways, the Commission does not have legal power to change on its own initiative a tariff containing a freight rate increase. However, a cabinet order-in-council in December directed the Commission to monitor the effect of railway rate increases and determine whether the resulting tariffs meet the guidelines. The Commission is to report to the cabinet if the guidelines are breached.

The Commission is empowered by statute to suspend, postpone or vary rate changes by air carriers, federally-regulated telecommunication companies and certain domestic water transport companies.

In an early application of the guidelines the Commission reduced the amount of additional revenue it would otherwise have granted on a rate application by the British Columbia Telephone Company. At the end of the year the Commission was considering under the guidelines certain air

tariffs proposing increased fares for advance booking charters in the 1976 season.

* * * * *

Historically, neither the Commission nor its predecessor agencies have awarded costs to parties appearing at public hearings.

The Commission held a three-day hearing in April to receive representations on a request from the Consumers' Association of Canada that costs be awarded to intervening parties under certain circumstances.

Ten parties presented arguments on the matter before a one-member panel and a report was being considered by the full Commission at the end of the year.

RAILWAY CLAIMS AND PAYMENTS

Under the provisions of the National Transportation Act of 1967 the railways are entitled to federal compensation for losses incurred on uneconomic services which they are ordered to continue operating in the public interest. The payment is 100 per cent of the approved actual loss on branch lines and up to 80 per cent on passenger-train services.

Prior to 1975, the railways were required to submit loss claims after the end of each calendar year and the detailed claims for each line or service were then analyzed by

the Commission to determine the actual loss and payment. This meant that the railways had to wait up to a year for compensation of losses.

In order to relieve the financial burden on the railways caused by this delay, the Governor in Council in 1975 enacted the Railway Advance Payment Regulations which provide, on recommendation of the Commission, for advance payments on estimated losses incurred by eligible lines and services in the current year of operation.

Under this provision, approved in a supplementary estimate passed by Parliament, advance payments of \$200,000,000 were made to the railways before the end of the year.

* * * * *

Tables appended to this report show in detail the claims and payments made during 1975 for railway losses incurred in 1974 operations, amounting to \$219,403,815.

In addition, the Commission through a continuing process of verification and further economic findings certified and paid a further \$12,000,000 on 1969-73 claims.

BRANCH LINE OPERATIONS

Late in 1974 the government announced a new policy on the railway branch line abandonment freeze in the three Prairie Provinces.

The new policy designated a basic network of 12,413 miles of railway that will be protected from abandonment until the year 2000. Another 6,283 miles was protected at least until the end of 1975 and in December of 1975 this protection was extended until the end of 1976 to enable the Hall Commission to complete its examination of the lines and determine their status and future.

The remaining 525 miles of prairie trackage was left unprotected under the policy. During 1975, the Railway Transport Committee held local hearings for each of the 25 unprotected lines. The results of the hearing program were that operations over 52 miles of railway were ordered not to be abandoned, decisions were reserved on 111 miles and 362 miles were ordered abandoned.

* * * * *

During 1975, following hearings, abandonment orders were issued for two small Ontario branch lines. Operations on CP Rail's Kaslo Subdivision in B.C. and a small portion of CNR's Penetang Subdivision in Ontario were ordered continued in the public interest.

At year-end a decision was pending on CP Rail's Minto Subdivision in New Brunswick and continuation of the hearing on CP Rail's Shore Line Subdivision in New Brunswick had been postponed until 1976. Five new abandonment applications were filed by the CNR during the year.

* * * * *

In 1975 the Commission continued its practice of having staff members attend various seminars on the Prairies to explain railway costing, subsidy payments and the Commission's role in branch line abandonments.

* * * * *

Commission staff completed an intensive branch line inspection program designed to inventory branch line physical assets for subsidy verification purposes. More than 12,000 miles of railway were inspected.

PASSENGER-TRAIN SERVICES

Two decisions on applications for the discontinuance of passenger-train services were issued during the year.

The first related to the CNR service between Toronto and Guelph. A request was made by the Minister of Transport to review the initial decision of September, 1970, which had ordered the service to continue in operation. After a public hearing in Guelph, the Commission ordered the service to be discontinued. The main reason cited was the severe reduction in passenger traffic which followed the inauguration of "GO" Commuter Service between Toronto and Georgetown in 1974.

The second decision related to the CNR service between Deux-Montagnes and Grenville, Que. After a public hearing at Montreal, the service was ordered discontinued. The main reasons cited were declining revenue, low passenger traffic, adequate alternative surface transportation and the insignificant impact of discontinuance on the probable future passenger-transportation needs of the area.

A hearing was held at Lery, Que., on an application by the town of Chateauguay Centre for passenger-train service between Valleyfield, Chateauguay and Montreal. A decision was pending at the end of the year.

CANADA CONNECTING RAILWAY CASE

Up until 1970, any company proposing to construct or operate a railway in Canada was required to obtain its authority by an Act of Parliament. In that year Parliament amended the Railway Act to provide that a railway company could be incorporated upon obtaining a certificate of public convenience and necessity from the Canadian Transport Commission.

In the first application under this new provision the United States trustees in bankruptcy of the Penn Central Transportation Company filed a request in December for the issuance of such a certificate to a proposed undertaking they would own to be called the Canada Connecting Railway Company. It sought to acquire and operate four properties in Canada owned or controlled by the Penn Central--the St. Lawrence and Adirondack Railway, Canada Southern

Railroad, Detroit River Tunnel Company and Niagara River Bridge Company.

The application was opposed by the United States Railroad Association, which is an agency of the U.S. Government, the Consolidated Rail Corporation, established by the U.S.R.A. to operate certain lines of Penn Central and several other bankrupt railways in the Northeastern U.S., the Canadian Railway Labour Association and a minority shareholder in the Canada Southern.

Following public hearings which extended into early 1976 the Railway Transport Committee denied the application on grounds that it did not meet the requirements of the statute relating to economic feasibility, financial responsibility and the public interest.

COMMISSION ON THE COSTS OF TRANSPORTING GRAIN BY RAIL

Mr. Carl Snavely was appointed by the Government to head a special Commission to examine and report to the Minister of Transport on the costs associated with the transportation of grain and related grain products by rail. The traffic under study is export grain moved under statutory rates to Thunder Bay, Armstrong, Churchill and the West Coast.

During the year CTC cost analysts were involved in a number of technical meetings in Montreal, Toronto, Winnipeg and Regina and the Rail Economic Analysis Branch of the CTC assembled and transmitted to this Commission a considerable

amount of material and information on railway costing methods used by the major railways in Canada.

RAILWAY SAFETY

The Commission concluded a general inquiry into railway safety in late 1971 which led to the publication of a series of reports on specific problems affecting safety within the industry. The inquiry also suggested a need for the Commission to examine its own organization and procedures to determine their relevance and adequacy in the light of technological and other changes that had taken place within the industry.

This led to a decision to engage in new spheres of interest involved in the general level of safety within the industry and to have the Bureau of Management Consulting, a division of Supply and Services Canada, conduct a study of Commission programs pertaining to railway safety.

The study, which has been going on for about two years under the direction of a steering committee of commissioners, has produced several reports whose recommendations have been considered by the Railway Transport Committee. The recommendations are wide-ranging, covering both the programs and the structure of the staff organization.

The most significant was a recommendation that the Committee should restructure those elements of its staff organization involved in carrying out the Commission's responsibilities in the field of railway safety. The recommendation

has been adopted and the work involved in design and development has progressed to the initial stages of implementation to take effect in 1976.

* * * * *

In addition to normal staff investigations of all railway accidents, two special inquiries were conducted to determine the causes and circumstances surrounding a train collision at Summit, N.B., and a major derailment at Simcoe, Ont.

The Railway Safety Advisory Committee, set up three years ago with representatives of labour organizations, railway management and the Commission, developed final reports on studies of track inspection procedures and rockslide detection. Another report on signals is in preparation.

* * * * *

Symposiums were held at Red Deer, Alta., and London, Ont., to discuss with railway and industry representatives the problems connected with moving dangerous commodities by rail. The main purpose was to acquaint loaders, shipping foremen, traffic supervisors and railway employees with the regulations and techniques for safe handling of commodities such as gases, acids and explosives. It is also a forum for improving the exchange of information by shippers, the railways and the tank car building industry. Other sessions are planned for different regions of the country in 1976.

An improved Hazard Information Emergency Response Form became mandatory for the railways in June. All shippers of dangerous commodities are now required to provide a completed form to accompany shipments in transit. It identifies the material involved and provides information on the emergency measures necessary in case of an accident.

Regulations governing the movement of explosives by boxcar were revised and made more stringent.

RAILWAY RELOCATION

The Railway Relocation and Crossing Act of 1974 contains provisions that have required the Commission to enter into new fields of activity, particularly to broaden its involvement in the urban scene and in the use and valuation of railway lands to be vacated.

A new group was set up by the Commission in 1975 to carry out this task. Thus far, 14 municipalities have applied, or are in the process of applying, to the Ministry of Transport and the Ministry of State for Urban Affairs for study grants, and the staff has been active in assisting municipalities and provinces during the study phase and in the development of plans.

The first formal applications for railway relocation or rerouting under the Railway Relocation and Crossing Act are expected from the cities of Regina and Red Deer.

Part II of the statute provides for the payment of special grants by the Minister of Transport towards railway grade separation projects -- bridges or underpasses -- where

construction costs exceed \$1,250,000. Applications for special grants are processed by the Commission and, if approved, recommendations for payment are sent to the Minister.

Recommendations were made during 1975 on five such applications involving crossings of Division Street in Cobourg, Ont.; LaSalle Boulevard, Sudbury; Midland and St. Clair Avenues, Toronto, and Highway 10 near Qu'Appelle, Sask.

RAILWAY RATE CASES

The 1974 annual report of the Commission described the circumstances of an application heard in the final two days of that year in which three provincial governments requested a postponement of certain freight rate increases sought by the railways for effect Jan. 1, 1975.

In its decision the Commission postponed until March 1, 1975, the effective date for 50 per cent of the amount of the increases, with the other 50 per cent to come into effect as scheduled.

Subsequent appeal procedures led to a decision by the Supreme Court of Canada that the Commission does not have power to postpone the effective date of a railway freight tariff.

* * * * *

One of the longest and most complex cases to come before the Railway Transport Committee has been the appeal by a

group of newsprint mills in Eastern Canada against the rail rates on newsprint shipments to United States points. It began with an application for leave to appeal filed in May of 1970 and developed into a lengthy series of public hearings during 1972 and 1973.

As required by statute, the Commission undertook an extensive staff investigation of the rates and traffic in question and a report on the findings of this investigation was issued in October of 1975. Parties to the case were given 90 days to comment on the findings in the report and a decision is expected in 1976.

* * * * *

An application by the Consumers' Association of Canada and four supporting groups for leave to appeal increases in CNR and CP Rail passenger-train fares was granted after a two-day public hearing in January.

As a preliminary to the appeal hearing the Commission is carrying out an investigation of the passenger-train fare structure of both railways.

* * * * *

A one-day hearing was held in October on an application by the Canadian Millers Association for a reduction in the demurrage charges on export flour shipped from inland points to ports in Eastern Canada. The decision is pending.

* * * * *

RAILWAY TRANSPORT COMMITTEE STATISTICS

The Railway Transport Committee issued 2,142 orders, 24 decisions following hearings, 19 accident reports and 12 Commissioners' reports. It held public hearings during the year at Ottawa; Salmon Arm, Nakusp, B.C.; Calgary, Hanna, Wetaskiwin, Bassano, Alta.; Estevan, Elbow, North Battleford, Rosetown, Saskatoon, Swift Current, Watrous, Yorkton, Sask.; Brandon, Boissevain, Carman, Emerson, Winnipeg, Portage la Prairie, Man.; Barrie, Toronto, Windsor, Ont.; Montreal, Ville de Léry, Qué.; Fredericton, Saint John, N.B. A total of 75 days was involved in the hearings.

District officers investigated 321 derailments and 49 collisions between trains. Three persons were killed and 177 injured in such accidents.

Of the collisions, 31 occurred on the CNR and 17 on CP Rail lines. Other railways: one.

Individual figures on derailments were: CNR 225, CP Rail 86, Burlington Northern 3, Penn Central 2, Quebec North Shore and Labrador 1, Chesapeake and Ohio 4.

Comparable revised figures for 1974 were 422 derailments and 47 collisions. There were 29 collisions that year on the CNR, 17 on CP Rail, and one on small lines. Derailments: CNR 275, CP Rail 122, and 25 on small lines.

There were 384 casualty accidents at highway-railway crossings involving 93 deaths and injury to 516 persons. In 1974 there were 396 such accidents which resulted in 96 deaths and 570 persons injured.

The Engineering Branch approved 1,406 orders on applications and complaints.

Commitments from the Railway Grade Crossing Fund during the year totalled \$23,258,832 towards 361 projects involving improved protection at highway-railway crossings. Total payment for work completed during the year, including some projects approved in previous years, was \$16,179,948.

Grants from the fund were approved for the construction or reconstruction of 33 grade separations. The Committee also approved grants for 277 installations of new or improved automatic signals and 51 improvements to grades of approach and/or vision.

The 1,617 other projects approved included construction or reconstruction of 23 grade separations and 22 installation of automatic signal protection which did not qualify for assistance from the Railway Grade Crossing Fund.

Also approved was the installation of, or changes to, approximately 650 miles of centralized traffic control and other railway signalling, and eight installations and/or changes to interlockers at railway crossings.

* * * * *

The railways continued their program of agency centralization through the establishment of service centres at strategic points across the country. Eleven CNR Servocentres were approved involving the closing of 117 agencies and 42

caretaker agencies, one CP customer service centre resulting in the closure of 13 agencies. At the end of December, nine CNR applications were under investigation and study as well as two Chesapeake and Ohio control centres, involving the closing of 10 agencies.

The Rail Economic Analysis Branch was engaged in the analysis of railway costs and revenues leading to verification of actual losses in passenger-train services and branch line operations. In addition to work carried out in Ottawa, there were over 2,300 man-days spent in railway offices analyzing accounting, statistical and costing records.

* * * * *

Grain movement co-ordinators continued their activities at Vancouver, Victoria, Prince Rupert and Thunder Bay. In the crop year which ended July 31, through-put at the West Coast ports totalled 255.3 million bushels and at Thunder Bay, 442.8 million bushels. This compares with 252.5 million bushels at the West Coast ports and 482.8 million bushels at Thunder Bay during the crop year ending July 31, 1974.

The railways filed 50,120 freight tariffs, 1,643 respecting agreed charges, and 391 passenger tariffs. There were also 1,300 tariff filings by express companies. At the end of the year, 503 agreed charges were in effect, involving 1,772 shippers.

DOMESTIC AIR SERVICES

Applications for increased domestic passenger fares were filed with the Commission in April by Air Canada, CP Air and the five regional carriers. The Commission on its own initiative called a public hearing and directed the airlines to present evidence in justification of the proposed increases, averaging 10 per cent.

Following an eight-day hearing at which airline witnesses were cross-examined by intervenors opposing the applications, the Commission found no reason to suspend or disallow the increases. All seven carriers cited financial problems caused by sharp increases in operating costs.

In its decision the Commission said: "In our opinion, the losses forecast and the insufficient return on investment expected will result in damage to the applicant air carriers. This, in the end, will be detrimental to the travelling public." It added that airline fares and operations are under constant scrutiny by the Commission which can disallow, suspend or vary rates at any time.

* * * * *

In regional air service, Transair received authority to increase the frequency on its Winnipeg-Dryden-Thunder Bay-Sault Ste. Marie-Toronto route to two return flights daily from one. Transair also was given approval

for a scheduled service between Churchill, Man., and Yellowknife, N.W.T.

* * * * *

Four new scheduled routes for local air service were approved.

Two of these involved expansion of the norOntair service in Northern Ontario which is operated by private carriers under contract to the Province of Ontario which assumes responsibility for certain capital costs and operating losses. On Air Limited was licensed to serve Kenora, Dryden, Fort Frances, Atikokan and Thunder Bay. Air Dale Limited was authorized to begin service between Sault Ste. Marie, Wawa, Terrace Bay, Thunder Bay and Pickle Lake.

Austin Airways received authority to add a Belcher Islands stop to its existing service along the east coast of James Bay and Hudson Bay.

Bradley Air Services was given approval for a three-year experimental feeder service linking St. Catharines and Toronto International Airport with a condition requiring minimum weekly frequencies for the Twin Otter operation.

* * * * *

During 1974 the Air Transport Committee undertook a special study of local air services at the request of the

Minister of Transport. An initial report was prepared and distributed to interested parties for comment.

A final report was prepared during 1975 based on the comments received and further studies by the committee. It was submitted to the Minister to assist him in the development of a new policy on local air services.

AIR TRANSPORT COMMITTEE STATISTICS

The Air Transport Committee began the year with 325 applications under consideration and during the year received another 749. It dealt with 717 and at the end of 1975 had 357 still under examination.

Of the applications dealt with, 545 were approved, 65 denied and 107 cancelled or withdrawn.

The Committee held public hearings at St. John's, Nfld., Ottawa, St. Catharines, Winnipeg, Victoria, Kelowna, Yellowknife and Frobisher Bay, involving 25 applications and a total of 44 sitting days.

* * * * *

Staff spent 95 man-days in visits to investigate alleged or suspected violations of the Air Carrier Regulations and 175 cases involving violations of the Aeronautics Act or the regulations were handled.

Importation of aircraft for commercial use totalled

18 (one rotating-wing and 17 fixed-wing) compared to 32 in 1974.

Licensing inspections covered approximately 65 per cent of licensed bases. This program involved 258 days of inspection work and 62 days of investigation. Thirty-five days were spent at hearings. Sixty-six violations of route protection were reported and two resulted in suspensions.

One major report, the Canadian Helicopter Operating Industry - 1974, was published in October.

At the end of 1975 there were 1,283 licensed carriers, 1,194 operating fixed-wing aircraft and 89 operating rotating-wing equipment. Of the total carriers, 702 were domestic and 581 foreign.

* * * * *

A total of 1,120 special tariff permissions was processed as well as 70 requests for waivers from regulations or for interpretations. There were 240 complaints about unsatisfactory service by air carriers and the adverse impact of particular fares and rates.

The number of carriers and agents filing international tariffs reached a new high, increasing to 836 from 763 the previous year.

* * * * *

Two regional carriers, Eastern Provincial Airways

and Quebecair, were paid, on account, \$1,350,000 to subsidize the operation of unprofitable routes deemed to be essential in the public interest. It is estimated that final settlement of the 1975 subsidies will result in a total payment of \$2,000,000 about the same as in 1974.

INTERNATIONAL TRANSPORT (AIR)

Negotiations on new or revised bilateral agreements on scheduled air services were conducted with Mexico, Barbados, Pakistan, Japan, France, Cuba and Poland. In addition, talks were held with Barbados authorities on the operation of services proposed by International Caribbean Airways.

A new bilateral air agreement with Cuba was concluded and signed. It provides for access for the Canadian-designated airline to Havana and Varadero and for the Cuban-designated airline to Montreal and Ottawa.

The text of an agreement with Poland was intialled by negotiators but some problems remain to be solved concerning routes and traffic rights.

Negotiations with France resulted in a preliminary agreement on the operation of services between Canada and Guadeloupe/Martinique.

Two rounds of talks with Japan focussed on the problems of aircraft capacity between the two countries and to a lesser extent on the Fifth Freedom rights enjoyed between the territory of the other contracting party and third countries.

The negotiations resolved some differences in the approach of both sides to the problems of capacity and traffic rights. They failed, however, to produce a fully satisfactory solution and talks are to resume in 1976.

* * * * *

Six new international and trans-border scheduled air services were authorized under bilateral agreements:

Royal Air Maroc between Morocco and Montreal, via New York;

Pakistan International Airlines between Pakistan and Montreal, via intermediate points;

Air Canada, two routes to Guadeloupe/Martinique and Cuba;

Allegheny Airlines between Boston and Toronto;

Norcanair between Regina and Minot, N.D.

* * * * *

International charter traffic continued the upward pattern of recent years with inclusive tour charters (ITCs) again showing tremendous growth. The ITCs are packaged holiday trips combining charter air travel with hotel or resort accommodations and other ground services.

During 1975 the Air Transport Committee approved applications involving 12,530 round-trip ITC flights of Canadian

origin, compared to 6,929 in the previous year.

ITC flights to the Caribbean increased to 6,775 from 3,578 and those destined to the continental U.S. jumped to 3,537 from 2,113. Flights to other popular sun spots, with 1974 comparisons bracketed: Mexico 969 (668), Hawaii 841 (432), Spain 132 (59).

Advance booking charters (ABCs) of Canadian origin also showed an increase, to 1,645 return flights from 1,246 the previous year, while ABC flights into Canada from foreign countries dropped slightly to 867 from 881. However, because of a greater emphasis on the use of the larger "jumbo" aircraft ABC traffic in both directions grew significantly.

The global breakdown for ABCs of Canadian origin was 1,613 transatlantic, 23 Caribbean and nine to U.S. points.

There were 1,788 international charter flights of Canadian origin which operated under entity and common purpose regulations and 634 flights into Canada from other countries under similar rules. There also were 185 charters into Canada from foreign points under affinity rules which no longer apply to charters of Canadian origin.

* * * * *

The Commission co-ordinated the Canadian position for a legal sub-committee meeting of the International Civil Aviation Organization (ICAO) devoted to a revision of the 1952 Rome Convention on damage caused by foreign aircraft to third

parties on the surface and preparation of a new convention on damage caused by noise and sonic boom.

It undertook a similar role in preparation for the International Conference on Air Law held under ICAO auspices. As a result of this conference, Canada is preparing to sign new protocols related to cargo, mail and a revised monetary unit for determining the limits of airline liability arising from accidents.

TELECOMMUNICATIONS

A decision was issued in January approving a rate increase applied for in 1974 by the British Columbia Telephone Company which was the subject of 12 days of public hearings at Vancouver in the fall of 1974. The increase was estimated to produce additional revenues of \$15.3 million on a full-year basis and a return of 8.19 per cent on average total capital.

Two months later, B.C. Tel filed for a further rate increase seeking added revenue of \$50 million for the full year 1976 and followed this up with a companion application in May asking for half of that amount in urgent interim relief.

A 10 per cent rate increase was approved as an interim measure in July after a three-day hearing in Vancouver. The main application was dealt with at a six-day Vancouver hearing in September.

The decision on the main application was in the final editing process when the Government of Canada announced its Anti-Inflation Program on October 14 and issued guidelines on prices and pre-tax net profit margins.

Before applying the profit margin guidelines, the Commission had decided to allow B.C. Tel an added increase of 9.8 per cent on most services but only 5.4 per cent on basic monthly rates for residential telephones.

The increases would have provided B.C. Tel with additional revenues estimated at \$23,700,000 for 1976, over and above the revenues related to the interim award in July.

But after assessing the impact of the guidelines, the Commission ordered the proposed rate increases reduced to an amount estimated to yield \$17,000,000 only.

* * * * *

Following a three-day hearing in June, the Committee approved increased rates for telex services operated by CN/CP Telecommunications.

* * * * *

Bell Canada filed a two-phase rate application in May seeking an interim increase on an urgent basis and a further increase to be the subject of a full scale hearing.

Following a brief public hearing in July, the Telecommunication Committee granted Bell half of the \$28 million requested as interim relief, with the other half to be reconsidered in the full hearing of the second phase of the application.

The 26-day hearing, starting in October, reviewed

Bell's financial requirements with extensive cross-examination of Bell witnesses by intervenors representing provincial governments and consumer groups.

In its decision, issued in December, the Committee approved the application, including the remaining half of the interim request, with an effective date of January 15, 1976. On a full-year basis, the total rate increase could yield additional revenues in 1976 estimated at \$110.3 million. The effect of the Anti-Inflation guidelines, as they read at that time, was fully discussed and explained in the decision. The Committee found the increases approved to be in compliance with the guidelines.

* * * * *

Both the Bell and B.C. Tel rate applications contained proposals to allow 50 per cent discounts to certain residential subscribers aged 65 and over who receive the federal guaranteed income supplement.

The proposals were disallowed on grounds that they were in breach of the statutory requirement that telephone tolls must not discriminate unduly among persons receiving a similar level of service.

In both cases the telephone companies were directed to reduce their proposed increases in basic residential rates by amounts equal to the estimated costs of the proposed discounts-\$5.2 million a year in the case of Bell and \$2.5 million for B.C. Tel.

* * * * *

In other decisions following public hearings, the Telecommunication Committee:

Granted an application by Transvision (Magog) Inc. permitting them to attach TV transmission cables to Bell poles in the Township of Magog, Quebec, subject to an annual pole rental charge.

Approved a revision of the rate structure for telephone services operated by CN Telecommunications in north-eastern British Columbia, the Yukon and part of the Northwest Territories. Some individual rates would increase and others would decrease with the net result reducing CNT revenues about four per cent.

Approved two Bell Canada and one B.C. Tel applications for the issuance of shares of, or warrants for, capital stock.

* * * * *

In May the Committee held a meeting with interested parties to discuss the consultants' report to the Committee on the Telecommunication Cost Inquiry. It was agreed that certain aspects of the report required clarification by the consultants and that further meetings were required between the consultants and interested parties on the subject of depreciation. These meetings were held throughout 1975 and a final report is expected from the consultants early in 1976.

* * * * *

Parliament enacted in June Bill C-5 under the provisions of which the Commission's jurisdiction over telecommunications carriers would be transferred to the Canadian Radio and Television Commission on a date to be proclaimed by the Minister. At the end of the year, the proclamation had not been made.

* * * * *

In September, the Committee held a meeting with interested parties on the proposed Rate Adjustment Formula Procedure issued by the Committee in August, 1974. The meeting discussed the submissions made on the proposal and how the Committee might pursue the matter further. The Committee undertook to inform the parties, if possible, of its plans late in 1975, but due to its heavy commitments in the autumn, was unable to do so.

* * * * *

In the last months of the year, the Committee studied procedures to be followed in the on-going monitoring of the compliance by the carriers with the Anti-Inflation Act and Regulations.

* * * * *

TELECOMMUNICATION COMMITTEE STATISTICS

During the year, 5,730 telephone tariffs and 456 telecommunication tariffs were filed.

Directions were issued for the regrouping of 33 telephone exchanges of Bell Canada and two exchanges of Canadian National Telecommunications.

WATER TRANSPORT (Domestic)

One decision was issued on pilotage tariffs, based on evidence presented at public hearings in Montreal and Ottawa late in 1974 into objections to tariff proposals of the Laurentian Pilotage Authority.

The decision recommended a revised formula for levying pilotage charges on ships in the Laurentian area on grounds that a new formula originally proposed would discriminate against certain classes and sizes of vessels.

* * * * *

Three pilotage authorities, the Atlantic Pilotage Authority, the Great Lakes Pilotage Authority Ltd. and the Laurentian Pilotage Authority, gave public notice during 1975 of amendments to tariff regulations proposed pursuant to the Pilotage Act.

No objections were filed with the Commission in

respect of three amendments proposed by the Great Lakes Pilotage Authority but on a fourth amendment of October 18 the Shipping Federation of Canada filed a notice of objection.

For its part, the Laurentian Pilotage Authority proposed three amendments to its pilotage tariffs in notices dated May 24, August 2 and November 8. While no objection was filed with respect to the first amendment proposed, Golden Eagle Canada Limited, Oceanic Tankers Agency Limited and American Ultramar Limited filed a joint notice of objection in respect of the second and the Dominion Marine Association and the Shipping Federation of Canada did the same with respect to the third.

Following notice on July 26 of proposed amendments to the Atlantic Pilotage tariff, 15 parties filed objections. They were Labrador Linerboard Ltd., Government of Newfoundland, Town of Stephenville, Nfld., Government of New Brunswick, Sydney Steel Corp., Newfoundland Refining Co., Halifax-Dartmouth Port Commission, Irving Oil Limited and Kent Line Ltd., Golden Eagle Canada Ltd., Dominion Marine Association, Government of Prince Edward Island, Government of Nova Scotia, Atlantic Provinces Transportation Commission, the Saint John Port Development Commission, and the Shipping Federation of Canada.

A hearing on proposed Atlantic Pilotage tariffs was called at Halifax commencing January 13, 1976.

Decisions on the proposals by all three pilotage authorities are expected early in 1976.

With regard to advising Revenue Canada on application for waivers of the Coasting Laws, there was a major reduction in applications made to the Commission compared with 1974 when figures were substantially increased by the marine activity that occurred during the energy crisis.

The Commission received a total of 52 applications for waivers and in only seven cases were suitable Canadian-flag vessels found to be available. Of the remaining 45 applications four were associated with marine-related projects: one salvage operation, one nuclear pollution research project, a project involving a floating freezing plant and one for entertainment during Olympic year. All others were for cargo carriers.

Thirty-one applications were filed for petroleum product carriers, four for coal carriers from the West Coast to East Coast, four for asphalt carriers, six for general cargo vessels, of which one was for a small movement of seal oil, and three for passenger carriers which included a hydrofoil engaged for trial purposes. In addition, an application was received for a vessel to be used in the building of a lighthouse and another for towing work. This latter was Canadian-flag non-duty paid on which duty was paid when suitable Canadian-flag alternatives were offered.

The Interdepartmental Advisory Committee on the Availability of Certain Canadian-flag Ships considered one application for the temporary entry of a foreign-flag ship to engage in marine geophysical work in Canadian waters. The Advisory Committee denied the temporary entry based on availability

of a suitable Canadian-flag ship to undertake the work.

Throughout the year, the Commission assisted in the development of new coasting legislation to be included in the Maritime Code and to the development of exemption regulations to be authorized under the Code. Both the regulations and the enabling legislation are well advanced and are expected to come into force in 1976.

* * * * *

Two shipping conference agreements filed with the Commission and originally approved by the U.S. Federal Maritime Commission expired October 31. One provides for U.S. and Canadian conferences covering common sectors of the North European trade routes to meet on matters of mutual concern. The other is an agreement between conferences serving Eastern Canada and Eastern U.S. ports in the North Europe trades providing for the control of tariffs on cross-border movements of freight to and from Canadian or U.S. ports.

An application for the extension of these agreements was not approved by the U.S. Federal Maritime Commission pending a public investigation and hearing. The situation is being closely monitored.

WATER TRANSPORT COMMITTEE STATISTICS

The Water Transport Committee administered subsidy

agreements involving 19 shipping services, four on the West Coast, one on the Great Lakes, seven on the St. Lawrence and East Coast and seven in Newfoundland.

On the St. Lawrence and East Coast, subsidy payments were discontinued during the year in respect of one service. One new application for subsidy on the West Coast was received and was under review. Submissions were sent to the Treasury Board for authority to make subsidy payments to two proposed new services on the St. Lawrence and East Coast. Both were turned down.

Subsidies to private operators for water transport services during the year totalled \$15,142,054, an increase of \$6,323,609 over the previous year.

* * * * *

Member lines of shipping conferences filed 18,937 documents with the Commission during 1975 in accordance with the requirements of the Shipping Conferences Exemption Act. At December 31, there were documents respecting 48 shipping conferences representing a total membership of 104 lines providing 362 services at North American ports. Seventy-nine of these Lines offered 260 services at ports in Canada.

* * * * *

A total of 14 applications for water transport

licences under the Transport Act was received by the Committee, nine on the Mackenzie River area and five on the Great Lakes.

Licences were granted to five Great Lakes operators: Algoma Steel Corporation, Canada Steamship Lines, the Hamilton Harbour Commissioners, Quebec and Ontario Transportation Company and Scott Misener Steamships. Vessel certificates were issued for seven ships operated by these carriers.

On the Mackenzie River, nine operators were granted licences for 273 ships:

<u>Licensee</u>	<u>No. of Ships</u>
Arctic Cruise Lines Limited	1
Cooper Barging Service Ltd.	7
Kaps Transport Ltd.	30
Lindberg Transport Ltd.	15
Little (3) Transport & Salvage Ltd.	3
Mac Tug Ltd.	2
Northern Transportation Company Limited	195
N.W.T. Arctic Ocean Services Ltd.	1
Streeper Bros. Marine Transport Ltd.	19

Two operators, Cooper Barging Service and Streeper Bros. Marine Transport, applied for the licensing of additional equipment. Objections to the increased tonnage for Cooper Barging were filed with the Commission by Kaps Transport and Northern Transportation Company and objections to the Streeper application were filed by Cooper Barging Service, Kaps Transport, Lindberg Transport and Northern Transportation Company.

Two new operators, N.W.T. Arctic Ocean Services and Little (3) Transport & Salvage, made application for licensing. Objections to N.W.T. Arctic Ocean Services were filed by Lindberg Transport and Streeper Bros. Marine Transport and to Little (3) by Northern Transportation Company.

After consideration of the evidence, the Committee decided in favor of licensing the two new operators but rejected the applications for increased tonnage.

* * * * *

Four companies engaged in water transportation filed notices of proposed acquisition of interests in other water carriers.

No objections were received to proposed acquisitions by Streeper Bros. Marine Transport, Leitch Transport and Upper Lakes Shipping and the Commission's files on these cases were closed.

A number of objections were received after the CNR gave notice of its proposed acquisition of a minority shareholding interest in two foreign-based shipping companies. The Committee held a public hearing in Ottawa in September and after reviewing the evidence submitted at the hearing, together with information obtained during its investigation of the proposal, the Committee concluded that the acquisition should not be disallowed.

* * * * *

As in other years, the Committee provided the U.S. Department of Commerce with a consolidated report of ocean freight revenues and expenses incurred in the U.S. by Canadian shipowners or operators. The Committee approached 35 companies and returns from 33 carriers were incorporated in the 1975 report.

In collaboration with Statistics Canada the Committee established a computer data bank of the particulars of all Canadian merchant ships of 1,000 gross tons and over and of miscellaneous ships and craft of 100 gross tons and over plus ships and craft of 10 gross tons and over in service on the Mackenzie River. In conjunction with Statistics Canada and the computer services branch of the Ministry of Transport, the Committee also established a data bank capable of providing cargo, ship and port origin-and-destination data on all aspects of Canadian domestic and international trade. Also, conference/non-conference cargo statistics are available for 1973 and similar information for 1974 and 1975 is expected to be available in 1976.

INTERNATIONAL TRANSPORT (WATER)

The International Maritime Transport Branch continued its participation in the work of a number of inter-governmental and international organizations and in the negotiation of multilateral agreements on international maritime transport.

As in the previous year, the major subject of interest has been that of the system of limitation of carrier liability and assessment of the balance of economic advantage

inherent in either contractual limitation or statutory limitation vis-à-vis third parties.

Although no new agreements were concluded in 1975, negotiations continued towards the preparation of draft Conventions to be considered at future diplomatic conferences.

Preliminary assessment of the Convention on the Code of Conduct for Liner Conferences, a lively issue in international maritime circles, has shown that unless a majority of the countries trading directly with Canada apply the cargo-sharing provisions as a deliberate measure of support for their merchant fleets, the impact on Canada would be small. On the other hand, there is increasing support at the international level for the organization of the consumers of shipping services into bodies able to negotiate terms and rates with the liner conferences.

The Commission participated in an international study of the terms and conditions offered by carriers in standard forms of charter. Advice was received from industry sectors in Canada about the activities of both shipowners and charterers in this market. Although an increasing number of the longer-term charters are being concluded privately, no cause was found to indicate the need for a Canadian position advocating closer governmental involvement in standardization of the terms and conditions of charter parties.

The Intergovernmental Maritime Consultative Organization (IMCO) completed a draft revision of the 1957 Convention on the Limitation of Liability of the Owners of Seagoing Ships. The Commission took part in the negotiations.

The text, to be considered at a diplomatic Conference in 1976, is being analyzed for its potential impact in Canada.

A significant event in international maritime transport was the collapse of the crude oil tanker spot charter market and the subsequent layup of a significant amount of tanker tonnage. Easing of tanker rates should have a marginally beneficial effect on the price of imported oil to the Eastern Canadian consumer over the next few years. The Commission participated in studies within the Organization for Economic Co-operation and Development (OECD) but could not recommend acceptance of any of the proposed schemes to support the tanker market at the expense of governments or the consumer.

INTERNATIONAL INTERMODAL TRANSPORT

The Commission participates in the work of the Intergovernmental Preparatory Group (IPG) which is conducted under the auspices of the United Nations Conference on Trade and Development. The mandate of the IPG is to prepare a convention on international intermodal transport of goods.

The Commission, in co-operation with several federal departments and agencies, has undertaken extensive studies and contact with Canadian industry on various aspects of the proposed convention. Results of these studies and contacts were used in developing the Canadian position for the third session of the IPG scheduled for 1976 in Geneva. It is anticipated that developments in the coming year may

require further consultation with industry and consultation with the provinces.

The Commission participated at the 16th session of the Group of Rapporteurs on Container Transport in Geneva. This group is a subcommittee of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe. The Commission is also involved in interdepartmental consultations on a number of questions related to container transport such as container standards, marking and identification of containers and container statistics.

With the objective of facilitating intermodal transport, the Commission participated with industry through the Canadian Organization for the Simplification of Trade Procedures (COSTPRO) in efforts to simplify and streamline transport documentation requirements.

MOTOR VEHICLE TRANSPORT

Payments certified for truckers under the Atlantic Region Freight Assistance Act during 1975 amounted to \$21,446,324 compared with \$20,257,336 in 1974. The subsidy program, started in mid-1969, is similar to the Maritime Freight Rates Act which provides payments on railway freight shipments. (Payments under the MFRA were about \$16,300,000 in 1975.)

Subsidy payments to truckers are divided into two categories: Subsidies on the movement of goods out of the "select territory" to other Canadian markets, and subsidies on the movement of goods between points in the select territory.

In both categories truckers are required to apply to the Commission for a certificate making them eligible to file claims for subsidies on specific freight movements.

With respect to outbound movements, 649 truckers held qualifying certificates, an increase of 76 during the year. On movements within the territory, certificates were held by 3,501 truckers, an increase of 401.

Claims for Outbound Movements

In this category, 1,460 subsidy claims were filed in 1975 by 425 highway carriers. The Commission certified 1,486 claims for payments totalling \$4,694,806.

Since 1969 there have been 6,912 claims filed on outbound freight traffic and of these 6,754 have been certified for payments amounting to \$16,456,530.

Claims for Intra-territory Movements

There were 10,377 claims filed during 1975 by 2,755 carriers. The Commission certified 10,517 claims for payments totalling \$16,751,519, including some claims filed in 1974.

The intra-territory subsidy was introduced in September of 1970. Since then there have been 38,630 claims of which 37,495 have been certified for total payment of \$56,759,555.

Section 11 (x) of the Lord's Day Act empowers the Canadian Transport Commission to permit any work by a transportation undertaking on Sunday that the Commission deems necessary in connection with the freight traffic of the undertaking. In reaching a decision the Commission is required to have regard for the object of the Lord's Day Act -- that Sunday be a day of rest whenever possible. Other provisions of the Act allow modes of transport other than bus and truck to carry on certain operations on Sunday. The Supreme Court of Canada has ruled that only under authority of Section 11 (x) of the Lord's Day Act can bus and truck operations be permitted on Sunday.

The Motor Vehicle Transport Committee held hearings during 1975 on eight applications pursuant to section 11 (x) of the Lord's Day Act, all involving trucking firms. These applications, all of which concerned extraprovincial long-haul operations, were approved by the Committee.

Other applications under the Lord's Day Act are those which cover a sudden emergency situation requiring a truck movement on Sunday, as an example the delivery of liquid oxygen and liquid nitrogen from points in the United States to plants, hospitals and customers of Canadian liquid air companies. Such applications are for one Sunday only or a few Sundays only during the year; they develop quickly, usually during the week in which the Sunday operation is necessary. In 1975, 107 such applications were approved.

The Motor Vehicle Transport Committee received 33 notices during 1975 of proposed acquisitions under Section 27 of the National Transportation Act. The Commission under this section of the Act is empowered to disallow and render a proposed acquisition null and void if it finds that it is unduly restrictive of competition or otherwise prejudicial to the public interest. The Commission may conduct an investigation only if there is an objection by any person affected or any association or other body representing carriers or transportation undertakings affected by the proposed acquisition.

In 1975, an objection was filed in the case of only one of the 33 notices of proposed acquisitions. The Committee heard arguments of the objector and the proposed acquirer at a public hearing and concluded there was no reason to disallow the acquisition.

COMMODITY PIPELINES

The Commission continued monitoring activities of planned commodity pipelines in Canada. In this regard, discussions were held with other government departments in Canada and the United States on subjects related to standards and regulations pertaining to potential commodity pipelines.

REVIEW COMMITTEE

Sixty-nine applications for review were considered by the Review Committee during 1975 including 14 applications

received in 1974.

In 33 of the above cases, the original decision was reviewed, while in 36 instances the committee found that no grounds for review existed.

Of the 33 cases reviewed, 25 resulted in modification to original decisions, 7 decisions were reaffirmed, while one application which had been referred to the modal committee to conduct the review had not been decided by year-end.

Twelve judgements on appeals were received from the Minister of Transport as well as two from the Governor in Council during 1975. In seven instances modifications to the original decisions were directed. In two instances a review of the original decision was directed; the reviews resulted in modifications of the original decisions. In addition the Review Committee considered two judgements of the Minister received in 1974 which resulted in modifications to original decisions.

At the end of the year 12 applications for review had been received but not considered by the Review Committee. One had been deferred for consideration, while in the remaining instances the pleadings had not yet been completed.

RESEARCH

Research activities of the Commission during 1975 continued to place emphasis on studies related to the work of the Committees, but there was also a substantial involvement in the work of the Ministry of Transport Task Force on Trans-

portation Policy and in assistance to other government departments. The research group consists of some 60 professionals trained in a wide variety of disciplines including computer science, economics, engineering, geography, mathematics, sociology and statistics, thus allowing a multi-disciplinary approach to problems.

Studies carried out for the regulatory committees ranged over a broad area. Research for the Air Transport Committee included work on the development of a local air service policy; an evaluation of the efficiency of cargo services; an examination of productivity and economies of scale in the airline industry; and studies of international charter problems. Assistance to the Railway Transport Committee included an evaluation of rail services in Northeastern Ontario; studies of the movement of bulk commodities including coal and forest products; assistance and research support at public hearings; and compilation and analysis of social and economic data relating to branch lines.

Research projects completed for the International Transport Policy Committee included a study of insurance and liability systems in international multi-modal transportation; an economic assessment of a proposed new Code of Conduct for Liner Conferences; a study of the International Combined Transport of Goods Convention; an examination of the freight forwarder industry; and traffic analyses for use in bilateral air negotiations with seven countries. Studies for the Water Transport Committee dealt with the possible extension of Atlantic Region freight subsidies to water movements and an examination of transport subsidies on the West Coast.

A preliminary report was released on a survey of economic issues in motor vehicle transport, and a further survey is in progress on the effects of acquisitions and mergers in this industry. In commodity pipeline transport, work was carried out on a potential application to construct an anhydrous ammonia pipeline. In the telecommunications area, assistance was given to the cost inquiry and exploratory reports were provided on the feasibility of an automatic rate adjustment formula.

* * * * *

During the first half of 1975, an important commitment of resources from the Research Branch was made in support of the Ministry of Transport Task Force on Transportation Policy. In the passenger area, there were numerous studies of services, prices, demands and costs of intercity passenger transport by all modes in Canada. Two major reports were published, together with a considerable number of working papers. As follow up to these studies, an econometric study of intercity passenger transport has been initiated.

Assistance to the freight side of the policy review dealt mainly with the use of the econometric model to forecast the demand for freight transport. This model, developed in the Commission, forecasts traffic flows by the rail and marine modes.

The Research Branch also provided assistance to the Task Force in an updating of user charge studies. These examine the extent to which users of transport services repay to government.

the cost of such things as airports and highways; the interpretation of socio-economic concepts used in transport policy such as equity, competition, and maturity; the problem of peaking in freight demand; and the extent to which demand for freight transport responds to variations in freight rates and changes in national income. Studies were also carried out at the request of the Task Force in a number of other areas, ranging from the investment needs of carriers to the regional development implications of the freight rate structure for movements of live cattle as against movements of beef.

* * * * *

In addition to the extensive co-operation with the Ministry of Transport, special studies were also conducted at the request of other departments and agencies including Agriculture Canada, Regional and Economic Expansion, the Canada Grains Council and the Hall Commission, which is looking at the future of branch lines in Western Canada.

A computer program developed by the Commission estimates changes in the distance which farmers have to haul grain to elevators consequent upon the closure of specified elevators. This simulation model, developed for the Railway Transport Committee, was used extensively by other federal departments and also by the Province of Saskatchewan.

In the area of anticipatory research, a survey was carried out of transport regulation in the United States,

the United Kingdom and the rest of the European Economic Community. The subsidy research program was continued and three reports were issued dealing with the nature and extent of transport subsidies.

Two reports were issued in the Commission's continuing analysis of railway freight movements, dealing with CNR traffic moved out of the Maritime Freight Rates Act territory to points in central and western Canada, and carload traffic between Canada and the U.S. in the 1968-73 period.

COMMISSION MEMBERS AND STAFF

Membership of the Commission was reduced by two during the year. R. R. Cope, a member of the Commission since 1968 and vice-president (research) since 1969, resigned to accept a research post in Geneva with the International Air Transport Association. H. H. Griffin, a member of the former Board of Transport Commissioners and one of the original members named to the Commission in 1967, retired at the end of the year. The Commission now has 14 members, three below the statutory maximum of 17.

At the end of 1975 continuing Commission staff numbered 753, an increase of 106 from the total a year earlier.

SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTSTO ELIGIBLE COMPANIESIN RESPECT OF YEAR 1974

	Amount of Actual Loss Claimed	Payments to December 31, 1975
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	\$ 3,074,739	\$ Nil
Section 258 (Guaranteed Branch Lines)	93,622,416	71,712,624
Section 261 (Passenger-Train Services)	188,425,161	139,255,138
Section 272 (Eastern Rates)	8,306,614	8,306,614
TOTAL	<u>\$293,428,930</u>	<u>\$219,274,376</u>
Section 413 (Equalization Payments)		<u>129,439</u>
TOTAL		<u>\$219,403,815</u>

SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTSTO CANADIAN NATIONAL RAILWAYSIN RESPECT OF YEAR 1974

	Amount of Actual Loss Claimed	Payments to December 31, 1975
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	\$ 2,417,065	\$ Nil
Section 258 (Guaranteed Branch Lines)	56,021,216	41,295,611
Section 261 (Passenger-Train Services)	154,553,544	112,990,391
Section 272 (Eastern Rates)	4,353,230	4,353,230
TOTAL	<u>\$217,345,055</u>	<u>\$158,639,232</u>

SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTSTO CANADIAN PACIFIC LIMITEDIN RESPECT OF YEAR 1974

	Amount of Actual Loss Claimed	Payments to December 31, 1975
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	\$ 657,674	\$ Nil
Section 258 (Guaranteed Branch Lines)	34,665,591	29,298,187
Section 261 (Passenger-Train Services)	33,099,671	25,817,647
Section 272 (Eastern Rates)	3,953,384	3,953,384
TOTAL	<u>\$72,376,320</u>	<u>\$59,069,218</u>

CANADIAN NATIONAL RAILWAYSCLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1974SECTION 256 (UNPROTECTED BRANCH LINES)

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed (1)</u>	<u>Payments to December 31, 1975</u>
<u>Newfoundland</u>			
1. Argentia	Placentia Jct.-Argentia	\$ 243,080	\$ Nil(2)
2. Bonavista	Shoal Harbour-Bonavista	899,116	Nil(2)
<u>Prince Edward Island</u>			
3. Souris (Elmira Spur)	Harmony Jct.-Elmira	125,573	Nil(2)
<u>Nova Scotia</u>			
4. Caledonia	Caledonia Jct.-Caledonia	131,274	Nil(2)
5. Dartmouth	Imperoyal-Upper Musquodoboit	130,336	Nil(3)
6. Hopewell (Sunny Brae Spur)	Ferrona Jct.-Sunny Brae	23,476	Nil(2)
7. Inverness	Port Hastings Jct.-Inverness	284,342	Nil(3)
8. Oxford	Tatamagouche - Scotsburn	126,987	Nil(2)
9. St. Peters	St. Peters Jct.-St. Peters	169,660	Nil(2)
10. Yarmouth	Liverpool-Yarmouth	263,033	Nil(3)
<u>New Brunswick</u>			
11. Nashwaak (Stanley Spur)	Stanley Jct.-Stanley	20,188	Nil(3)
TOTAL		<u>\$2,417,065</u>	<u>Nil</u>

(1) Claims for Actual Loss as filed December 5, 1975.

(2) Payments may be recommended only in respect of lines determined to be "uneconomic". No determination has been made.

(3) Not eligible for subsidy until 1975.

CANADIAN NATIONAL RAILWAYSCLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1974SECTION 258 (GUARANTEED BRANCH LINES)

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed (1)</u>	<u>Payments to December 31, 1975</u>
<u>Manitoba</u>			
1. Cabot	Searle-Cabot	\$ 42,709	\$ Nil
2. Carman	Carman Jct.-Carman	367,472	311,829
3. Carman	Carman-Roseisle	70,752	62,506
4. Carman	Roseisle-Notre Dame Jct.	14,871	Nil
5. Carman	Notre Dame Jct.-Belmont	545,436	466,680
6. Cowan	North Jct.-Swan River	773,135	673,173
7. Gladstone	Delta Jct.-Dauphin	758,813	633,949
8. Hartney	Belmont-Hartney Jct.	14,923	13,844
9. Hartney	Hartney Jct.-Hartney	618,869	526,131
10. Hartney	Hartney-Virden	57,143	Nil
11. Herchmer	Gillam-Churchill	1,461,681	638,211
12. Inwood	Grosse Isle-Hodgson	204,010	183,390
13. Miami	Morris-Somerset	495,453	429,818
14. Neepawa	Muir-Carberry Jct.	54,367	36,979
15. Neepawa	Carberry Jct.-Rossburn Jct.	172,719	138,051
16. Neepawa	Rossburn Jct.-Neepawa Jct.	149,114	132,746
17. Notre Dame	Notre Dame Jct.-Notre Dame de Lourdes	38,725	33,820
18. Oakland	Delta Jct.-Amaranth	266,582	238,058
19. Pleasant Point	West Tower-Brandon Jct.	81,175	58,242
20. Rapid City	Hallboro-Rapid City	109,432	99,524
21. Rapid City	Rapid City-Beulah	369,546	327,309
22. Ridgeville	South Jct.-Ridgeville	56,851	Nil
23. Ridgeville	Ridgeville-Emerson	78,984	68,257
24. Rossburn	Rossburn Jct.-Russell	892,043	785,014
25. Ste. Rose	Ochre River-Ste. Rose	82,783	69,493
26. Ste. Rose	Ste. Rose-Rorketon	103,960	92,658
27. Togo (2)	Dauphin-Kamsack	1,779,580	1,084,325
28. Wakopa	Greenway-Neelin	98,228	86,730
29. Wawanese	Hartney Jct.-M. and B. Jct.	223,212	182,162
30. Winnipegosis	Sifton Jct.-Winnipegosis	103,562	81,565
<u>Saskatchewan</u>			
31. Aberdeen	Humboldt-Duck Lake Jct.	1,192,202	741,690
32. Acadia Valley(3)	Eyre Jct.-Acadia Valley	257,775	224,712
33. Amiens	Amiens Jct.-England	526,468	463,705
34. Assiniboine	Canora-Mutchler	547,809	469,206
35. Avonlea	Bengough Jct.-Avonlea	312,987	277,216
36. Avonlea	Avonlea-Moose Jaw	557,527	458,672
37. Bengough	Bengough Jct.-Willowbunch	806,265	707,109

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	Amount of Actual Loss <u>Claimed (1)</u>	Payments to <u>December 31, 1975</u>
<u>Saskatchewan (cont'd)</u>			
38. Big River	Big River Jct.-Big River	\$ 478,307	\$ 414,383
39. Blaine Lake	Amiens Jct.-Denholm	1,389,759	1,210,785
40. Blewett	Luxton-Blewett	14,665	Nil
41. Bodo (3)	Unity-Bodo	774,945	687,275
42. Bolney	Spruce Lake Jct.-Frenchman Butte	235,532	205,872
43. Brooksby	Naisberry Jct.-Carrot River	606,731	525,819
44. Carlton	Dalmeny-Carlton	257,894	224,108
45. Central Butte	Moose Jaw Jct.-Central Butte	498,326	438,574
46. Central Butte	Central Butte-Grainland	17,440	Nil
47. Chelan	Reserve-Crooked River	590,777	521,205
48. Conquest	Conrose Jct.-Dunblane	502,739	442,093
49. Conquest	Dunblane-Beechy	565,110	478,242
50. Corning	Peebles-Handsworth	218,020	192,476
51. Cromer	Maryfield-Kipling	805,357	696,570
52. Cudworth	Norco Spur Jct.-Cudworth Jct.	1,026,857	832,345
53. Cut Knife	Cut Knife Jct.-Rosemound	22,612	767
54. Cut Knife	Rosemound-Carruthers	22,687	Nil
55. Dodsland	Biggar-Loverna	1,225,270	1,073,143
56. Elrose	Conquest Jct.-Elrose Jct.	1,874,978	1,598,045
57. Erwood(4)	Whitmore-Hudson Bay	275,115	239,715
58. Glenavon	Kipling-McCallum	1,260,925	1,108,131
59. Goodwater	Radville Jct.-Goodwater	143,698	126,544
60. Gravelbourg	Mossbank-Tyson	1,136,344	988,113
61. Gravelbourg	Tyson-Neidpath	120,235	94,821
62. Langham	Langham Jct.-North Battleford	700,181	378,712
63. Lewvan	Minard Jct.-North Regina	1,854,495	Nil
64. Main Centre	Mawer-Main Centre	358,254	322,703
65. Mantario	Glidden-Alsask	782,766	644,169
66. Margo	Kamsack-Humboldt	2,146,765	1,693,803
67. Meskanaw	Melfort-Thatch	11,901	11,038
68. Meskanaw	Thatch-Lannaw	600,932	543,301
69. Northgate	Northgate-Steelman	285,004	Nil
70. Paddockwood	Paddockwood Jct.-Paddockwood	272,217	241,026
71. Preeceville	Lilian-Kelvington	643,370	546,344
72. Porter	Oban Jct.-Battleford	166,709	112,401
73. Qu'Appelle	Birmingham Jct.-Victoria Plains	863,888	Nil
74. Rhein	Ross Jct.-Wroxton	354,815	308,084
75. Riverhurst	Central Butte-Riverhurst	191,190	166,178
76. Robinhood	Speers Jct.-Turtleford Jct.	737,329	645,929
77. Rosetown	Roskin Jct.-Kindersley	1,566,721	1,210,134
78. St. Brieux	Thatch-Humboldt Jct.	752,124	654,842
79. Tisdale	Hudson Bay-Prince Albert	2,047,822	1,554,118
80. Tonkin(4)	Russell-Fonehill Jct.	513,860	412,534
81. Tonkin	Fonehill Jct.-Parkerview	211,559	187,124
82. Turtleford	North Battleford-St. Walburg	1,087,857	937,260
83. Weyburn	Talmage-Radville	461,926	358,682
84. White Bear	Eston-White Bear	493,214	423,754

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	Amount of Actual Loss <u>Claimed (1)</u>	Payments to <u>December 31, 1975</u>
<u>Alberta</u>			
85. Alliance	Alliance Jct.-Alliance	\$ 834,747	\$ 666,513
86. Athabasca	Morin Jct.-Athabasca	596,442	523,185
87. Demay	Camrose Jct.-Ryley	108,247	96,834
88. Dodsland(2)	Loverna-Hemaruka	373,246	336,336
89. Drumheller	Hanna-Sarcee Yard	2,561,271	1,625,314
90. Endiang	Endiang Jct.-Warden Jct.	376,799	339,426
91. Endiang	Warden-Nevis	17,923	Nil
92. Haight	Haight Jct.-Vegreville Jct.	74,674	39,135
93. Kingman	Tofield-Barlee Jct.	56,311	30,338
94. Oyen(2)	Kindersley-Hanna	2,480,877	2,085,878
95. Spondin	Scapa-Spondin	16,727	Nil
96. Stettler	Ferlow Jct.-Dinosaur	1,461,560	1,304,716
97. Three Hills	Mirror-Hubalta	1,606,007	Nil
TOTAL		<u>\$56,021,216</u>	<u>\$41,295,611</u>

(1) Claims for Actual Loss as filed December 5, 1975.

(2) Minor portion of this line is in Saskatchewan.

(3) Minor portion of this line is in Alberta.

(4) Minor portion of this line is in Manitoba.

CANADIAN NATIONAL RAILWAYSCLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1974SECTION 261 (PASSENGER-TRAIN SERVICES)

<u>Passenger-Train Service</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed (1)</u>	<u>Amount of Actual Loss Certified</u>	<u>Payments to December 31, 1975 (80% of Certified)</u>
1. Quebec-La Malbaie-Clermont	\$ 445,519	\$ 393,578	\$ 314,862
2. Montreal-Gaspé/Moncton	6,647,608	6,270,008	5,016,006
3. Montreal-Halifax/Sydney	24,110,300	22,543,933	18,035,146
4. Sydney-Truro-Halifax	1,543,028	1,408,170	1,126,536
5. Kingston-Toronto	406,295	342,511	274,009
6. Montreal/Quebec-Chicoutimi	4,140,457	3,851,755	3,081,404
7. Quebec-Cochrane/Noranda	4,978,702	4,661,736	3,729,389
8. Montreal-Sherbrooke-Coaticook	772,919	718,020	574,416
9. Ottawa-Belleville	674,359	630,521	504,417
10. Richmond-Lyster-Quebec	343,548	303,866	243,093
11. Toronto-Stratford	697,985	661,457	529,166
12. Toronto-North Bay-Kapuskasing	2,591,490	2,276,931	1,821,545
13. Toronto-Niagara Falls	1,906,027	1,733,701	1,386,961
14. Winnipeg-Thompson/Churchill	6,637,465	5,369,527	4,295,622
15. Edmonton-Drumheller	448,092	416,922	333,538
16. Edmonton-North Battleford	811,666	750,292	600,234
17. Jasper-Prince George-Prince Rupert	3,673,939	3,415,418	2,732,334
18. Montreal/Toronto-Vancouver	49,376,676	46,678,669	37,342,935
19. Deux-Montagnes-Grenville	93,067	54,485	43,588
20. Moncton-Saint John	1,216,459	1,153,253	922,602
21. Winnipeg-Thunder Bay North	850,684	821,414	657,131
22. Saskatoon-The Pas	301,750	290,245	232,196
23. Edmonton-Grand Centre	659,810	Nil (2)	Nil (2)
24. Toronto-Stouffville	689,866	651,847	521,478
25. Ottawa-Brockville/Toronto	2,876,226	2,616,025	2,092,820
26. Regina-Saskatoon-Prince Albert	774,876	629,898	503,918
27. Prince Albert-Hudson Bay	74,701	50,896	40,717
28. Hearst-Nakina	58,944	46,509	37,207
29. Hornepayne-Manitouwadge	49,468	37,876	30,301
30. Dauphin-Winnepegosis	36,625	19,228	15,382
31. Wabowden-Gillam-Churchill	67,911	50,053	40,042
32. Sioux Lookout-Thunder Bay North	57,997	55,821	44,657
33. Flin Flon-Osborne Lake	77,060	59,223	47,378
34. The Pas-Lynn Lake	174,463	165,226	132,181
35. McBride-Prince George	114,738	79,127	63,302
36. Toronto-London-Sarnia	6,049,764	5,728,175	4,582,540
37. Montreal-Quebec	2,857,972	2,473,309	1,978,647
38. Montreal/Brockville-Toronto	14,767,735	12,404,043	9,923,234
39. Toronto-Windsor	7,987,522	7,313,045	5,850,436
40. Montreal-Ottawa	4,052,431	3,681,664	2,945,331
41. Toronto-Guelph	457,400	429,612	343,690
TOTAL	\$154,553,544	\$141,237,989	\$112,990,391

(1) Claims for Actual Loss as filed November 7, 1975.

(2) Payment may be recommended only in respect of services determined to be "uneconomic". No determination has been made.

CANADIAN PACIFIC LIMITEDCLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1974SECTION 256 (UNPROTECTED BRANCH LINES)

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed (1)</u>	<u>Payments to December 31, 1975</u>
<u>New Brunswick</u>			
1. Minto	Minto-Pennlyn	\$122,319	Nil(2)
2. Shore Line	Allan Cot-St. George	65,573	Nil(2)
<u>Quebec</u>			
3. Drummondville	Knowlton-Foster	22,295	Nil(2)
4. Q.C.R. Tring	Tring Jct.-Megantic	273,811	Nil(2)
5. St. Guillaume	Ste. Rosalie-St. Guillaume	66,240	Nil(2)
6. Sawyerville	Cookshire-Sawyerville	12,996	Nil(2)
<u>Ontario</u>			
7. Chalk River (Renfrew Spur)	Renfrew-Calabogie	16,166	Nil(2)
8. Eganville	Payne-Douglas	20,989	Nil
9. Port McNicoll	Coldwater-Port McNicoll	41,527	Nil(2)
<u>British Columbia</u>			
10. Kaslo	Denver Canyon-Nakusp	5,487	Nil
11. Princeton (Nicola Spur)	Merritt-Nicola	10,271	Nil(2)
TOTAL		<u>657,674</u>	<u>Nil</u>

(1) Claims for Actual Loss as filed December 4, 1975.

(2) Payment may be recommended only in respect of lines determined to be "uneconomic". No determination has been made.

CANADIAN PACIFIC LIMITEDCLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1974SECTION 258 (GUARANTEED BRANCH LINES)

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed (1)</u>	<u>Payments to December 31, 1975</u>
<u>Manitoba</u>			
1. Alida(2)	Lauder-Alida	\$ 278,485	\$ 263,789
2. Arborg	Rugby-Arborg	183,648	167,815
3. Boissevain	Boissevain-Lauder	75,138	71,751
4. Carman	Carman-Plum Coulee	45,865	25,857
5. Estevan(2)	Kemnay-Bienfait	1,061,249	902,862
6. Glenboro	Murray Park-Souris	484,141	222,666
7. Gretna	Altona-Gretna	33,358	28,717
8. Lac du Bonnet	Birds Hill-Molson	123,785	105,645
9. La Riviere	Fortress-La Riviere	114,088	Nil
10. Lenore	Forrest-Lenore	154,127	144,339
11. Lyleton	Deloraine-Lyleton	197,692	185,659
12. Miniota	Brandon-Miniota	351,629	330,840
13. Napinka	La Riviere-Napinka	949,693	884,877
14. Russell	Binscarth-Inglis	118,835	111,260
15. Snowflake	Wood Bay-Snowflake	63,792	60,528
16. Varcoe	MacGregor-Varcoe	129,571	95,271
17. Winnipeg Beach	Gimli-Riverton	94,592	90,920
<u>Saskatchewan</u>			
18. Altawan(3)	Shaunavon-Manyberries	712,182	638,784
19. Amulet	Ormiston-Cardross	158,102	146,626
20. Arcola(4)	Schwitzer-Arcola	487,478	454,239
21. Asquith	Urban-Baljennie	223,048	201,345
22. Assiniboia	Weyburn-Assiniboia	800,979	340,000
23. Big Gully	Lloydminster-Hillmond	172,042	155,197
24. Bromhead	Gladmar-Minton	69,496	63,418
25. Bromhead	Southall-Tribune	85,575	80,249
26. Bulyea	Neudorf-Bulyea	945,048	880,226
27. Colonsay	Euston-Colonsay	810,216	696,967
28. Colony	Rockglen-Killdeer	129,613	117,569
29. Dunelm	Player-Simmie	185,204	160,046
30. Empress(3)	Java-Empress	907,606	258,582
31. Fife Lake	Assiniboia-Big Beaver	799,713	751,715
32. Hatton	Hatton-Golden Prairie	86,455	81,833
33. Kelfield	Brass-Kelfield	269,502	252,810
34. Kerrobert	Outlook-Kerrobert	1,373,461	1,292,863
35. Kisbey	Arcola-Weyburn	355,219	336,919

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed (1)</u>	<u>Payments to December 31, 1975</u>
<u>Saskatchewan</u> (cont'd)			
36. Lanigan	Tregarva-Lanigan	\$ 835,663	\$ 700,293
37. Lloydminster	Wilkie-Lloydminster	1,157,789	1,004,305
38. Macklin	Kerrobert-Macklin	683,397	643,514
39. Matador	Gunnworth-Matador	419,098	383,368
40. McMorran	Milden-McMorran	451,730	408,601
41. Meadow Lake	Tobey-Meadow Lake	689,455	642,900
42. Medstead	Healy-Panton	73,937	61,930
43. Melfort	Lanigan-Gronlid	763,186	721,066
44. Neudorf	Rocanville-Neudorf	494,774	448,154
45. Notukeu	Notukeu-Val Marie	947,089	897,138
46. Outlook	Moose Jaw-Outlook	983,445	885,789
47. Pennant	Wickett-Verlo	186,406	175,919
48. Prince Albert	Lanigan-Northway	509,808	404,944
49. Reford	Kerrobert-Wilkie	354,574	334,623
50. Rosetown	Perdue-North Rosetown	190,643	158,971
51. Shamrock	Archive-Hak	672,953	595,898
52. Shaunavon	Assiniboia-Shaunavon	1,460,712	1,338,856
53. Stewart Valley	Baird-Stewart Valley	124,994	118,370
54. Tisdale	Goudie-Nipawin	956,891	839,888
55. Tyvan	Stoughton-Regina	667,441	619,087
56. Vanguard	Swift Current-Meyronne	627,903	582,017
57. White Fox	Nipawin-Sharpe	521,495	463,352
58. Whitkow	Pierard-Redfield	70,108	63,060
59. Wishart	Foam Lake-Wishart	240,097	223,451
60. Wood Mountain	Ogle-Mankota	806,376	713,578
<u>Alberta</u>			
61. Alberta Central	Forth-Otway	147,157	109,886
62. Aldersyde	Coalhurst-Aldersyde	627,506	345,251
63. Bassano	Empress-Bassano	445,787	293,675
64. Burstall	Pivot-Schuler	50,632	47,467
65. Cardston	Stirling-Glenwood	183,202	142,476
66. Cassils	Cassils-Scandia	37,212	35,920
67. Coronation(2)	Kerrobert-Coronation	759,057	715,623
68. Coutts	Stirling-Coutts	192,398	Nil
69. Crossfield	Collicutt-Cremona	104,363	86,029
70. Furness(2)	Epping-Paradise Valley	285,396	262,807
71. Hoadley	Truman-Breton	60,072	Nil
72. Irricana	Bassano-Irricana	379,344	347,759
73. Lacombe	Coronation-Nevis	312,401	262,632
74. Lomond	Lomond-Eltham	437,391	367,616
75. Rosemary	Rosemary-East Coulee	143,548	50,068

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	Amount of Actual Loss <u>Claimed (1)</u>	Payments to <u>December 31, 1975</u>
<u>Alberta (cont'd)</u>			
76. Stirling	Manyberries-Montana	\$ 582,394	\$ 419,528
77. Strathmore	Gleichen-Langdon	162,632	133,904
78. Suffield	Suffield-Lomond	312,726	268,761
79. Turin	Picture Butte-Turin	144,877	132,812
80. Vegreville	Vegreville-Willingdon	104,957	98,299
81. Willingdon	Lloydminster-Clover Bar	1,212,838	1,101,227
82. Woolford	Raley-Whisky Gap	59,110	45,191
	TOTAL	<u>\$34,665,591</u>	<u>\$29,298,187</u>

(1) Claims for Actual Loss as filed December 4, 1975.

(2) Minor portion of this line is in Saskatchewan.

(3) Minor portion of this line is in Alberta.

(4) Minor portion of this line is in Manitoba.

CANADIAN PACIFIC LIMITEDCLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1974SECTION 261 (PASSENGER-TRAIN SERVICES)

<u>Passenger-Train Service</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed (1)</u>	<u>Amount of Actual Loss Certified</u>	<u>Payments to December 31, 1975 (80% of Certified)</u>
1. Halifax-Yarmouth	\$ 699,173	\$ 672,483	\$ 537,986
2. Montreal-Saint John	2,802,928	2,676,278	2,141,022
3. Montreal-Quebec	1,734,731	1,643,856	1,315,085
4. Montreal-Mont-Laurier	186,760	178,033	142,426
5. Montreal-Ottawa (N.S.)	443,790	419,430	335,544
6. Montreal/Toronto-Vancouver	24,718,261	24,360,781	19,488,625
7. Toronto-Havelock	366,436	346,700	277,360
8. Toronto-Hamilton	241,368	232,249	185,799
9. Sudbury-Sault Ste. Marie	388,627	371,229	296,983
10. Sudbury-White River	528,721	490,032	392,026
11. Calgary-South Edmonton	923,865	880,989	704,791
12. Victoria-Courtenay	17,844	NIL (2)	NIL (2)
13. Truro-Windsor	47,167	NIL (2)	NIL (2)
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
TOTAL	\$33,099,671	\$32,272,060	\$25,817,647
	<hr/>	<hr/>	<hr/>

(1) Claims for Actual Loss as filed November 20, 1975

(2) Payment may be recommended only in respect of services determined to be "uneconomic". No determination has been made.

NORTHERN ALBERTA RAILWAYS COMPANYCLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1974SECTION 258 (GUARANTEED BRANCH LINES)

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed (1)</u>	<u>Payments to December 31, 1975</u>
<u>Alberta</u>			
1. Barrhead	Busby-Barrhead	\$ 124,004	\$ 89,328
2. Lac La Biche- Waterways	Carbondale-Waterways	1,529,567	929,123
3. Peace River	McLennan-Hines Creek	1,147,647	Nil
4. Smoky	Rycroft-Spirit River	134,391	100,375
	TOTAL	<u>\$2,935,609</u>	<u>\$1,118,826</u>

(1) Claims for Actual Loss as filed October 17, 1975.

NORTHERN ALBERTA RAILWAYS COMPANYCLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1974SECTION 261 (PASSENGER-TRAIN SERVICES)

<u>Passenger-Train Service</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed (1)</u>	<u>Amount of Actual Loss Certified</u>	<u>Payments to December 31, 1975 (80% of Certified)</u>
1. Edmonton-Dawson Creek	<u>\$185,498</u>	<u>\$139,124</u>	<u>\$111,299</u>

(1) Claim for Actual Loss as filed October 17, 1975.

ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION (NIPISSING CENTRAL RAILWAY)CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1974SECTION 261 (PASSENGER-TRAIN SERVICES)

<u>Passenger-Train Service</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed (1)</u>	<u>Amount of Actual Loss Certified</u>	<u>Payments to December 31, 1975 (80% of Certified)</u>
1. Swastika-Noranda	<u>\$413,454</u>	<u>\$298,655</u>	<u>\$238,924</u>

(1) Claim for Actual Loss as filed April 1, 1975.

TORONTO, HAMILTON AND BUFFALO RAILWAY COMPANYCLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1974SECTION 261 (PASSENGER-TRAIN SERVICES)

<u>Passenger-Train Service</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed (1)</u>	<u>Amount of Actual Loss Certified</u>	<u>Payments to December 31, 1975 (80% of Certified)</u>
1. Hamilton-Welland	<u>\$172,994</u>	<u>\$121,096</u>	<u>\$96,877</u>

(1) Claim for Actual Loss as filed April 9, 1975.

PAYMENTS UNDER SECTION 413 OF RAILWAY ACTTO COMPANIES OTHER THAN CANADIAN NATIONAL RAILWAYSCANADIAN PACIFIC LIMITED, NORTHERN ALBERTA RAILWAYS COMPANYONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION (NIPISSING CENTRAL RAILWAY)and TORONTO, HAMILTON AND BUFFALO RAILWAY COMPANYIN RESPECT OF YEAR 1974

	<u>Payments to December 31, 1975</u>
Algoma Central Railway	\$ 41,198
Burlington Northern Inc.	857
Burlington Northern (Manitoba) Limited . . .	12,898
Canada and Gulf Terminal Railway Company . .	8,368
Chesapeake and Ohio Railway Company	10,138
Napierville Junction Railway Company	1,354
Penn Central Transportation Company	7,171
Canada Steamship Lines, Limited	47,455
	<hr/>
TOTAL	\$ 129,439
	<hr/> <hr/>

Canadian Transport Commission
Railway Transport Committee
Rail Economic Analysis Branch
December 31, 1975

PAIEMENTS VERSÉS EN VERTU DE L'ARTICLE 413

DE LA LOI SUR LES CHEMINS DE FER AUX COMPAGNIES AUTRES

QUE LE CANADIEN NATIONAL, LE CANADIEN PACIFIQUE,

LA 'NORTHERN ALBERTA RAILWAYS COMPANY'

LA 'ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION' (NIPISSING CENTRAL RAILWAY)

ET LA 'TORONTO, HAMILTON AND BUFFALO RAILWAY COMPANY'

POUR L'ANNÉE 1974

Paiements versés au
 31 décembre 1975

Algoma Central Railway \$ 41,198

Burlington Northern Inc. 857

Burlington Northern (Manitoba) Limited 12,898

Canada and Gulf Terminal Railway Company 8,368

Chesapeake and Ohio Railway Company 10,138

Napierville Junction Railway Company 1,354

Penn Central Transportation Company 7,171

Canada Steamship Lines, Limited 47,455

TOTAL \$129,439

Commission canadienne des transports
Comité des transports par chemin de fer
Direction de l'analyse économique des chemins de fer
Le 31 décembre 1975

LA 'TORONTO, HAMILTON AND BUFFALO RAILWAY COMPANY'

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1974

ARTICLE 261 (SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS)

Services de trains de voyageurs	Pertes réelles réclamées (1)	Pertes réelles certifiées	Paiements versés au 31 décembre 1975 (80% des pertes réelles certifiées)
1. Hamilton-Welland	\$172,994	\$121,096	\$96,877

(1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises le 9 avril 1975.

LA 'ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION' (NIPISSING CENTRAL RAILWAY)

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1974

ARTICLE 261 (SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS)

Services de trains de voyageurs	1. Swastika-Noranda	Pertes réelles réclamées (1)	Pertes réelles certifiées	Palements versés au 31 décembre 1975 (80% des pertes réelles certifiées)
		\$413,454	\$298,655	\$238,924

(1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises le 1 avril 1975.

NORTHERN ALBERTA RAILWAYS COMPANY

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1974

ARTICLE 261 (SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS)

Services de trains de voyageurs	Pertes réelles réclamées (1)	Pertes réelles certifiées	Paiements versés au 31 décembre 1975 (80% des pertes réelles certifiées)
1. Edmonton-Dawson Creek	\$185,498	\$139,124	\$111,299

(1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumisees le 17 octobre 1975.

NORTHERN ALBERTA RAILWAYS COMPANY

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1974

ARTICLE 258 (EMBRANCHEMENTS EN EXPLOITATION OBLIGATOIRE)

Subdivision	Entire	Pertes réelles réclamées (1)	Palements versés au 31 décembre 1975
Alberta			
1. Barrhead	Busby-Barrhead	\$ 124,004	\$ 89,328
2. Lac La Biche	Carbondale-Waterways	1,529,567	929,123
3. Peace River Waterways	McLennan-Hines Creek	1,147,647	Néant
4. Smoky	Rycroft-Spirit River	134,391	100,375
TOTAL		\$2,935,609	\$1,118,826

(1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises le 17 octobre 1975.

CANADIEN PACIFIQUE

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1974

ARTICLE 261 (SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS)

Services de trains de voyageurs		Pertes réelles réclamées (1)		Pertes réelles		Paiements versés au 31 décembre 1975 (80% des pertes réelles certifiées)	
1.	Halifax-Yarmouth	\$	699,173	\$	672,483	\$	537,986
2.	Montréal-Saint-Jean		2,802,928		2,676,278		2,141,022
3.	Montréal-Québec		1,734,731		1,643,856		1,315,085
4.	Montréal-Mont-Laurier		186,760		178,033		142,426
5.	Montréal-Ottawa (Côte Nord)		443,790		419,430		335,544
6.	Montréal/Toronto-Vancouver		24,718,261		24,360,781		19,488,625
7.	Toronto-Havelock		366,436		346,700		277,360
8.	Toronto-Hamilton		241,368		232,249		185,799
9.	Sudbury-Sault Ste. Marie		388,627		371,229		296,983
10.	Sudbury-White River		528,721		490,032		392,026
11.	Calgary-South Edmonton		923,865		880,989		704,791
12.	Victoria-Courtenay		17,844		Néant (2)		Néant (2)
13.	Truro-Windsor		47,167		Néant (2)		Néant (2)
TOTAL		\$33,099,671		\$32,272,060		\$25,817,647	

- (1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises le 20 novembre 1975
- (2) Des paiements ne sont recommandés que s'il a été jugé que les embranchements sont "non rentables". Aucune détermination n'a été faite dans ce cas.

Alberta		Subdivision		Entre		Pertes réelles réclamées (1)		Paiements versés au 31 décembre 1975	
76.	Stirling					\$	582,394	\$	419,528
77.	Strathmore						162,632		133,904
78.	Suffield						312,726		268,761
79.	Turin						144,877		132,812
80.	Vegreville						104,957		98,299
81.	Willington						1,212,838		1,101,227
82.	Woolford						59,110		45,191
Manyberries-Montana						\$			
Gleichen-Langdon									
Suffield-Lomond									
Picture Butte-Turin									
Vegreville-Willington									
Lloydminster-Clover Bar									
Raley-Whisky Gap									
TOTAL						\$	34,665,591		\$29,298,187

- (1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises le 4 décembre 1975.
- (2) Se prolonge en Saskatchewan sur une faible distance.
- (3) Se prolonge en Alberta sur une faible distance.
- (4) Se prolonge au Manitoba sur une faible distance.

askatchewan																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
-------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

CANADIEN PACIFIQUE

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1974

ARTICLE 258 (EMBRANCHEMENTS EN EXPLOITATION OBLIGATOIRE)

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées (1)	Paiements versés au 31 décembre 1975
-------------	-------	------------------------------------	--

Manitoba

1. Alida(2)	Lauder-Alida	\$ 278,485	\$ 263,789
2. Arborg	Rugby-Arborg	183,648	167,815
3. Boissevain	Boissevain-Lauder	75,138	71,751
4. Carman	Carman-Palm Coulee	45,865	25,857
5. Estevan(2)	Kemnay-Bienfait	1,061,249	902,862
6. Glenboro	Murray Park-Souris	484,141	222,666
7. Greta	Altona-Greta	33,358	28,717
8. Lac du Bonnet	Birds Hill-Molson	123,785	105,645
9. La Rivière	Fortress-La Rivière	114,088	144,339
10. Lenore	Forrest-Lenore	154,127	185,659
11. Lyleton	Deloraine-Lyleton	197,692	330,840
12. Miniota	Brandon-Miniota	351,629	884,877
13. Napinka	La Rivière-Napinka	949,693	111,260
14. Russell	Binscarth-Ingalls	118,835	60,528
15. Snowflake	Wood Bay-Snowflake	63,792	95,271
16. Varcoe	MacGregor-Varcoe	129,571	90,920
17. Winnipeg Beach	Gimli-Riverton	94,592	

Saskatchewan

18. Altawan(3)	Shanavon-Manyberries	712,182	638,784
19. Amulet	Ormsston-Cardross	158,102	146,626
20. Arcola(4)	Schultzzer-Arcola	487,478	454,239
21. Asquith	Urban-Baljennie	223,048	201,345
22. Assiniboia	Weyburn-Assiniboia	800,979	340,000
23. Big Gully	Lloydminster-Hillmond	172,042	155,197
24. Bromhead	Gladmar-Minton	69,496	63,418
25. Bromhead	Southall-Tribune	85,575	80,249
26. Bulyea	Neudorf-Bulyea	945,048	880,226
27. Colonsay	Euston-Colonsay	810,216	696,967
28. Colony	Rockliffe-Killdeer	129,613	117,569
29. Dumelm	Playser-Simmie	185,204	160,046
30. Empress(3)	Java-Empress	907,606	258,582
31. Fife Lake	Assiniboia-Big Beaver	799,713	751,715
32. Hatton	Hatton-Golden Prairie	86,455	81,833
33. Kelfield	Brass-Kelfield	269,502	252,810
34. Kerrobert	Outlook-Kerrobert	1,373,461	1,292,863
35. Kisebey	Arcola-Weyburn	355,219	336,919

CANADIEN PACIFIQUE

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1974

ARTICLE 256 (EMBRANCHEMENTS EN EXPLOITATION LIBRE)

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées (1)	Palements versés au 31 décembre 1975
<u>Nouveau-Brunswick</u>			
1. Minto	Minto-Pennlyn	\$122,319	Néant (2)
2. Shore Line	Allan Cot-St. George	65,573	Néant (2)
<u>Québec</u>			
3. Drummondville	Knowlton-Foster	22,295	Néant (2)
4. Q.C.R. Tring	Tring Jct.-Mégantic	273,811	Néant (2)
5. St. Guillaume	Ste. Rosalie-St. Guillaume	66,240	Néant (2)
6. Sawyerille	Cookshire-Sawyerille	12,996	Néant (2)
<u>Ontario</u>			
7. Chalk River	Renfrew-Calabogie	16,166	Néant (2)
8. Eganville	Payne-Douglas	20,989	Néant
9. Port McNicoll	Coldwater-Port McNicoll	41,527	Néant (2)
<u>Colombie-Britannique</u>			
10. Kaslo	Denver Canyon-Nakusp	5,487	Néant
11. Princeton	Merritt-Nicola	10,271	Néant (2)
	(Nicola Spur)	657,674	Néant
TOTAL			

(1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumise le 4 décembre 1975.

(2) Des paiements ne sont recommandés que s'il a été jugé que les embranchements sont "non rentables". Aucune détermination n'a été faite dans ce cas.

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1974

ARTICLE 261 (SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS)

Services de trains de voyageurs	Pertes réelles	Pertes réelles	Pertes réelles	Services de trains de voyageurs
	réclamées (1)	certifiées	certifiées)	
1. Québec-La Malbaie-Clermont	\$ 445,519	\$ 393,578	\$ 314,862	
2. Montréal-Gaspé/Moncton	6,647,608	6,270,008	5,016,006	
3. Montréal-Halifax/Sydney	24,110,300	22,543,933	18,035,146	
4. Sydney-Turco-Halifax	1,543,028	1,408,170	1,126,536	
5. Kingston-Toronto	406,295	342,511	274,009	
6. Montréal/Québec-Chicoutimi	4,140,457	3,851,755	3,081,404	
7. Québec-Cochrane/Noranda	4,978,702	4,661,736	3,729,389	
8. Montréal-Sherbrooke-Coaticook	772,919	718,020	574,416	
9. Ottawa-Bellefleur	674,359	630,521	504,417	
10. Richmond-Lyster-Québec	343,548	303,866	243,093	
11. Toronto-Stratford	697,985	661,457	529,166	
12. Toronto-North Bay-Kapuskasing	2,591,490	2,276,931	1,821,545	
13. Toronto-Niagara Falls	1,906,027	1,733,701	1,386,961	
14. Winnipeg-Thompson/Churchill	6,637,465	5,369,527	4,295,622	
15. Edmonton-Drumheller	448,092	416,922	333,538	
16. Edmonton-North Battleford	811,666	750,292	600,234	
17. Jasper-Prince George-Prince Rupert	3,673,939	3,415,418	2,732,334	
18. Montréal/Toronto-Vancouver	49,376,676	46,678,669	37,342,935	
19. Deux-Montagnes-Grenville	93,067	54,485	43,588	
20. Moncton-Saint-Jean	1,216,459	1,152,253	922,602	
21. Winnipeg-Thunder Bay North	850,684	821,414	657,131	
22. Saskatoon-The Pas	301,750	290,245	232,196	
23. Edmonton-Grand Centre	659,810	Neant (2)	Neant (2)	
24. Toronto-Stouffville	689,866	651,847	521,478	
25. Ottawa-Brockville/Toronto	2,876,226	2,616,025	2,092,820	
26. Regina-Saskatoon-Prince Albert	774,876	629,898	503,918	
27. Prince Albert-Hudson Bay	74,701	50,896	40,717	
28. Hearst-Nakina	58,944	46,509	37,207	
29. Hornepayne-Manitouwadge	49,468	37,876	30,301	
30. Dauphin-Winnipegosts	36,625	19,228	15,382	
31. Wabowden-Gillam-Churchill	67,911	50,053	40,042	
32. Sioux Lookout-Thunder Bay North	57,997	55,821	44,657	
33. Flin Flon-Osborne Lake	77,060	59,223	47,378	
34. The Pas-Lynn Lake	174,463	165,226	132,181	
35. McBride-Prince George	114,738	79,127	63,302	
36. Toronto-London-Sarnia	6,049,764	5,728,175	4,582,540	
37. Montréal-Québec	2,857,972	2,473,309	1,978,647	
38. Montréal/Brockville-Toronto	14,767,735	12,404,043	9,923,234	
39. Toronto-Windsor	7,987,522	7,312,045	5,850,436	
40. Montréal-Ottawa	4,052,431	3,681,664	2,945,331	
41. Toronto-Guelph	457,400	429,612	343,690	
TOTAL	\$154,553,544	\$141,237,989	\$112,990,391	

(1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumise le 7 novembre 1975.

(2) Des paiements ne sont recommandés que s'il a été jugé que les embranchements sont "non rentables". Aucune détermination n'a été faite dans ce cas.

Pertes réelles		Pertes réelles		Pertes réelles	
versés au		31 décembre 1975		31 décembre 1975	
paiements		(1)		(1)	
Subdivision		Entre		Alberta	
85. Alliance	834,747	\$	834,747	\$	666,513
86. Athabasca	Morin Jct.-Athabasca		596,442		523,185
87. Demay	Camrose Jct.-Ryley		108,247		96,834
88. Dodsland(2)	Loverna-Hemauka		373,246		336,336
89. Drumheller	Hanna-Sarcee Yard		2,561,271		1,625,314
90. Endiang	Endiang Jct.-Warden Jct.		376,799		339,426
91. Endiang	Warden-Newis		17,923		Néant
92. Haight	Haight Jct.-Vegreville Jct.		74,674		39,135
93. Kingman	Tofield-Barlee Jct.		56,311		30,338
94. Oyen(2)	Kindersley-Hanna		2,480,877		2,085,878
95. Spondin	Scapa-Spondin		16,727		Néant
96. Steetler	Ferlow Jct.-Dinosaur		1,461,560		1,304,716
97. Three Hills	Mirror-Hubalta		1,606,007		Néant
TOTAL			\$56,021,216		\$41,295,611

(1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumisees le 5 décembre 1975.

(2) Se prolonge en Saskatchewan sur une faible distance.

(3) Se prolonge en Alberta sur une faible distance.

(4) Se prolonge au Manitoba sur une faible distance.

88.	Big River	Big River Jct.-Big River	\$ 478,307	\$ 414,383
39.	Blaine Lake	Athens Jct.-Denholm	1,389,759	1,210,785
40.	Blewett	Luxton-Blewett	14,665	Neant
41.	Rodo (3)	Unity-Rodo	774,945	687,275
42.	Brooksby	Spice Lake Jct.-Frenckman Butte	235,532	205,872
43.	Carlton	Natsberry Jct.-Carrot River	606,731	525,819
44.	Central Butte	Dalmeny-Carlton	257,894	224,108
45.	Central Butte	Moose Jaw Jct.-Central Butte	498,326	438,574
46.	Central Butte	Central Butte-Grainland	17,440	Neant
47.	Cheilan	Reserve-Crooked River	590,777	521,205
48.	Conquest	Conrose Jct.-Dunblane	502,739	442,093
49.	Conquest	Dunblane-Beechy	565,110	478,242
50.	Corning	Peebles-Handsworth	218,020	192,476
51.	Cromer	Maryfield-Kipling	805,357	696,570
52.	Cudworth	Norco Spur Jct.-Cudworth Jct.	1,026,857	832,345
53.	Cut Knife	Cut Knife Jct.-Rosemund	22,612	767
54.	Cut Knife	Rosemund-Caruthers	22,687	Neant
55.	Dodsland	Biggar-Loverna	1,225,270	1,073,143
56.	Elrose	Conquest Jct.-Elrose Jct.	1,874,778	1,598,045
57.	Erwood(4)	Whitmore-Hudson Bay	275,115	239,715
58.	Glenavon	Kipling-McCallum	1,260,225	1,108,131
59.	Goodwater	Radvile Jct.-Goodwater	143,698	126,544
60.	Gravelbourg	Mossbank-Tyson	1,136,344	988,113
61.	Gravelbourg	Tyson-Neidpath	120,235	94,821
62.	Langham	Langham Jct.-North Battleford	700,181	378,712
63.	Lewvan	Mhward Jct.-North Regina	1,854,495	Neant
64.	Main Centre	Mawer-Main Centre	358,254	322,703
65.	Mantario	Glidden-Alsask	782,766	644,169
66.	Margo	Kamsack-Humboldt	1,146,765	693,803
67.	Meskanaw	Melfort-Thatch	11,901	11,038
68.	Meskanaw	Thatch-Lamaw	600,932	543,301
69.	Northgate	Northgate-Steelman	285,004	Neant
70.	Paddockwood	Paddockwood Jct.-Paddockwood	272,217	241,026
71.	Preeseville	Lillian-Kelvington	643,370	546,344
72.	Porter	Oban Jct.-Battleford	166,709	112,401
73.	Qu'Appelle	Birmngham Jct.-Victoria Plains	983,888	308,084
74.	Rhein	Ross Jct.-Wroxton	354,815	308,084
75.	Riverhurst	Central Butte-Riverhurst	191,190	166,178
76.	Robinhood	Speers Jct.-Turtleford Jct.	737,329	645,929
77.	Rosetown	Roskin Jct.-Kindersley	1,566,721	1,210,134
78.	St. Brieux	Thatch-Humboldt Jct.	752,124	654,842
79.	Tisdale	Hudson Bay-Prince Albert	2,047,822	1,554,118
80.	Tonkin(4)	Russell-Phoneill Jct.	513,860	412,534
81.	Tonkin	Phoneill Jct.-Parkerville	211,559	187,124
82.	Turtleford	North Battleford-St. Walburg	1,087,857	937,260
83.	Weyburn	Talimage-Radville	461,926	358,682
84.	White Bear	Eston-White Bear	493,214	423,754

CANADIEN NATIONAL

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1974

ARTICLE 258 (EMBRANCHEMENTS EN EXPLOITATION OBLIGATOIRE)

Manitoba		Saskatchewan		Alberta	
Subdivision	Entre	Pertes réelles	Paiements versés au 31 décembre 1975	Subdivision	Entre
1. Cabot	Searle-Cabot	\$ 42,709	\$ 42,709	31. Aberdeen	Humboldt-Duck Lake Jct.
2. Carman	Carman Jct.-Carman	367,472	311,829	32. Acadia Valley(3)	Eyre Jct.-Acadia Valley
3. Carman	Carman-Roseisle	70,752	62,506	33. Amlens	Amlens Jct.-England
4. Carman	Roseisle-Notre Dame Jct.	14,871	Néant	34. Assiniboine	Canora-Mutchler
5. Carman	Notre Dame Jct.-Belmont	545,436	466,680	35. Avonlea	Bengough Jct.-Avonlea
6. Cowan	North Jct.-Swan River	773,135	673,173	36. Avonlea	Avonlea-Moose Jaw
7. Gladstone	Delta Jct.-Dauphin	758,813	633,949	37. Bengough	Bengough Jct.-Willowbunch
8. Hartney	Belmont-Hartney Jct.	14,923	13,844		
9. Hartney	Hartney Jct.-Hartney	618,869	526,131		
10. Hartney	Hartney-Virden	57,143	Néant		
11. Herchmer	Gilliam-Churchill	1,461,681	638,211		
12. Inwood	Grosse Isle-Hodgson	204,010	183,390		
13. Miami	Morris-Somerset	495,453	429,818		
14. Neepawa	Muir-Carberry Jct.	54,367	36,979		
15. Neepawa	Carberry Jct.-Rossburn Jct.	172,719	138,051		
16. Neepawa	Rossburn Jct.-Neepawa Jct.	149,114	132,746		
17. Notre Dame	Notre Dame Jct.-Notre Dame de Lourdes	38,725	33,820		
18. Oakland	Delta Jct.-Amaranth	266,582	238,058		
19. Pleasant Point	West Tower-Brandon Jct.	81,175	58,242		
20. Rapid City	Haliboro-Rapid City	109,432	99,524		
21. Rapid City	Rapid City-Beniah	369,546	327,309		
22. Ridgville	South Jct.-Ridgville	56,851	Néant		
23. Ridgville	Ridgville-Emerson	78,984	68,257		
24. Rossburn	Rossburn Jct.-Russell	892,043	785,014		
25. Ste. Rose	Ochre River-Ste. Rose	82,783	69,493		
26. Ste. Rose	Ste. Rose-Rorkton	103,960	92,658		
27. Togo (2)	Dauphin-Kamsack	1,779,580	1,084,325		
28. Wakopa	Greenway-Neelin	98,228	86,730		
29. Wawanessa	Hartney Jct.-M. and B. Jct.	223,212	182,162		
30. Winnipegosis	Stiton Jct.-Winnipegosis	103,562	81,565		

ARTICLE 256 (EMBRANCHEMENTS EN EXPLOITATION LIBRE)

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1974

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées (1)	Paiements versés au 31 décembre 1975
Terre-Neuve			
1. Argenta	Placencia Jct.-Argenta	\$ 243,080	\$ Néant (2)
2. Bonavista	Shoal Harbour-Bonavista	899,116	Néant (2)
Ile-du-Prince-Édouard			
3. Souris	Harmony Jct.-Elmira	125,573	Néant (2)
(Elmira Spur)			
Nouvelle-Écosse			
4. Caledonia	Caledonia Jct.-Caledonia	131,274	Néant (2)
5. Dartmouth	Imperoyal-Upper Musquodoboit	130,336	Néant (3)
6. Hopewell	Ferrona Jct.-Sunny Brae	23,476	Néant (2)
(Sunny Brae Spur)			
7. Inverness	Port Hastings Jct.-Inverness	284,342	Néant (3)
8. Oxford	Tatamagouche - Scotsburn	126,987	Néant (2)
9. St. Peters	St. Peters Jct.-St. Peters	169,660	Néant (2)
10. Yarmouth	Liverpool-Yarmouth	263,033	Néant (3)
Nouveau-Brunswick			
11. Nashwaak	Stanley Jct.-Stanley	20,188	Néant (3)
(Stanley Spur)			
TOTAL		\$2,417,065	Néant

- (1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumise le 5 décembre 1975.
- (2) Des paiements ne sont recommandés que s'il a été jugé que les embranchements sont "non rentables". Aucune détermination n'a été faite dans ce cas.
- (3) N'est devenu admissible aux subsides qu'en 1975.

SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS VERSÉS

AU CANADIEN NATIONAL

POUR L'ANNÉE 1974

Pertes réelles réclamées	Paiements versés au 31 décembre 1975
Article 256 (Embranchements en exploitation libre)	\$ 2,417,065
Article 258 (Embranchements en exploitation obligatoire)	56,021,216
Article 261 (Services de trains de voyageurs)	154,553,544
Article 272 (Tarifs de l'Est)	4,353,230
TOTAL	\$217,345,055
	\$158,639,232

SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS VERSÉS

AU CANADIEN PACIFIQUE

POUR L'ANNÉE 1974

Pertes réelles réclamées	Paiements versés au 31 décembre 1975
Article 256 (Embranchements en exploitation libre)	\$ 657,674
Article 258 (Embranchements en exploitation obligatoire)	34,665,591
Article 261 (Services de trains de voyageurs)	33,099,671
Article 272 (Tarifs de l'Est)	3,953,384
TOTAL	\$72,376,320
	\$59,069,218

SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS VERSÉS

AUX COMPAGNIES ADMISSIBLES

POUR L'ANNÉE 1974

Pertes réelles réclamées	31 décembre 1975	Paiements versés au 31 décembre 1975
Article 256 (Embranchements en exploitation libre)	\$ 3,074,739	\$ Néant
Article 258 (Embranchements en exploitation obligatoire)	93,622,416	71,712,624
Article 261 (Services de trains de voyageurs)	188,425,161	139,255,138
Article 272 (Tarifs de l'Est)	8,306,614	8,306,614
TOTAL	\$293,428,930	\$219,274,376
Article 413 (Paiements de péréquation)		129,439
TOTAL		\$219,403,815

par d'autres ministères fédéraux ainsi que par la province de

Saskatchewan.

Sur le plan de la recherche anticipée, on a étudié la réglementation du transport aux Etats-Unis, en Grande-Bretagne et dans le reste de la Communauté économique européenne. Le programme de recherche sur les subventions s'est poursuivi et trois rapports ont été publiés sur la nature et l'étendue des subsides de transport. On a également publié deux rapports sur l'analyse perma-

nente de la Commission relativement aux mouvements des marchandises par rail, se concentrant sur le trafic du Canadien National en provenance des territoires que touchent la Loi sur les taux de transport de marchandises dans les provinces maritimes, vers le centre et l'ouest du Canada, et du volume des cargaisons transportées entre le Canada et les Etats-Unis durant la période 1968-73.

COMMISSAIRES ET AUTRE PERSONNEL

Deux commissaires ont quitté la Commission en 1975.

R.R. Cope qui s'est joint à la Commission en 1968, pour devenir vice-président (recherche) en 1969, a démissionné pour accepter

un poste dans le domaine de la recherche auprès de l'Association du transport aérien international, à Genève. H.H. Griffin, qui

avait été membre de l'ancienne Commission des transports du Canada et l'un des premiers commissaires nommés à la Commission en 1967,

a pris sa retraite à la fin de l'année. La Commission compte

présentement 14 membres, soit trois de moins que le nombre maximum prévu par la Loi.

A la fin de l'année, la Commission comptait 753 employés permanents, 106 de plus qu'à la fin de l'année précédente.

aux divers gouvernements les coûts d'installations, telles que les aérobares et les routes; l'interprétation des concepts socio-économiques faisant partie de la politique du transport, tels que l'équité, la concurrence et le développement; le problème des poussées dans la demande du transport des marchandises; l'incidence des variations dans les tarifs de transport et des changements qui affectent le revenu national sur la demande pour le transport-marchandises. A la demande du Groupe d'étude, d'autres analyses ont été faites, s'échelonnant depuis les besoins d'investissement des transporteurs, jusqu'aux conséquences qu'aurait sur le développement régional, l'échelle tarifaire du transport-marchandises s'appliquant aux mouvements du bétail vis-à-vis les mouvements du boeuf.

* * * * *

Outre cette co-participation avec le Ministère des Transports, la Division a entrepris des études spéciales que lui avaient demandées d'autres ministères et agences, par exemple, l'Agriculture Canada, le Ministère de l'Expansion économique régionale, le Conseil canadien des Grains, et la Commission Hall qui déterminera les conditions futures des embranchements ferroviaires dans l'Ouest du Canada.

Un programme par ordinateur, établi par la Commission, calcule la distance additionnelle que les fermiers ont à parcourir en transportant leur grain, par suite de la fermeture de certains éleveurs. Cette simulation mathématique, qui sert aux études du Comité des transports par chemin de fer, a été fréquemment utilisée

Dans le domaine du transport des denrées par pipe-line, on a examiné un projet portant sur la construction d'une pipe-line pour le transport de l'ammoniaque anhydride. La Recherche a également participé à l'enquête sur les coûts de la télécommunication et a soumis des rapports d'exploration sur la praticabilité d'une formule d'ajustement automatique des taux.

* * * *

Au début de 1975, la Division de la Recherche a travaillé étroitement avec le groupe d'étude sur la politique du transport, qu'avait formé le Ministère des Transports. Dans le domaine du transport-voyageurs, on a fait de nombreuses études sur les services, la demande et les coûts du transport-voyageurs interurbain par tous les modes de transport au Canada. Deux importants rapports ont suivi ces études, de même qu'un grand nombre de documents de travail, après quoi la Division s'est engagée dans une étude économétrique du transport-voyageurs interurbain.

L'analyse du transport-marchandises, dans le cadre de la révision de la politique du transport, a été effectuée à l'aide d'une simulation économétrique, qui donne un aperçu de la demande future en matière de transport des marchandises. Cette simulation, préparée par la Commission, établit les mouvements éventuels du trafic par rail et par eau.

La Division de la Recherche a également prêté son concours au groupe d'étude qui a mis à jour les études qu'il avait faites sur: les frais d'exploitation et la mesure dans laquelle les usagers des différents modes de transport devraient rembourser

L'efficacité des services de cargaisons; un examen de la productivité et des économies de capacité dans l'industrie aérienne; et des études sur les problèmes qu'éprouvent les affrètements internationaux. L'aide apportée au Comité des transports par chemin de fer comprend une évaluation des services ferroviaires dans le nord-est de l'Ontario; des études sur le transport en vrac des denrées, y compris le charbon et les produits forestiers; les recherches occasionnées par les audiences publiques; une compilation et une analyse socio-économique des embranchements ferroviaires.

La Recherche a mené, pour le Comité de la politique en matière de transport international, une étude des systèmes d'assurance et de responsabilité se rapportant au transport multimodal international; une évaluation économique du nouveau Code de conduite proposé pour les cartels maritimes; une étude de la Convention sur le transport international combiné des marchandises; un examen de l'industrie d'expédition des marchandises; et des analyses du trafic, qui ont servi aux négociations d'ententes bilatérales que le Canada a engagées avec sept pays. A la demande du Comité des transports par eau, la Recherche a étudié la possibilité que les subventions accordées au transport ferroviaire de marchandises dans la région atlantique s'appliquent également au transport par eau, et a fait l'examen des subventions s'appliquant au transport sur la côte ouest.

Un rapport préliminaire a suivi une enquête sur les aspects économiques du transport par véhicules à moteur, et une étude sur l'impact des acquisitions et des amalgamations que l'on avait observé dans l'industrie, est en voie de préparation.

Durant l'année, le Comité a reçu 12 décisions rendues en appel par le Ministre des Transports et deux rendues par le Gouverneur en Conseil. Sept décrétaient que la décision originale devait être modifiée, deux autres chargeaient la Commission de réétudier les premières décisions, lesquelles ont été modifiées par la suite. En outre, le Comité de Révision a examiné deux décisions que le Ministre des Transports lui avait fait parvenir en 1974 et, dans ces deux cas également, les décisions originales ont été modifiées.

A la fin de l'année, le Comité avait encore à régler 12 demandes en révision. Une avait été différée pour étude et les autres étaient pendantes parce que la plaidoirie n'était pas terminée

RECHERCHE

Cette année encore, la Recherche a dirigé ses études sur les travaux des comités de réglementation, tout en apportant une aide appréciable au Groupe d'étude du Ministère des Transports qui a mis au point la nouvelle politique du transport, et prêtant son concours à d'autres ministères fédéraux. Le personnel de la Recherche est formé d'environ 60 professionnels de disciplines variées, dont les sciences d'ordinateurs, l'économie, l'ingénierie, la géographie, les mathématiques, la sociologie et les statistiques, ce qui lui permet d'analyser les problèmes du transport sous différents aspects.

Les études soumises aux comités de réglementation sont très variées. Celles qui ont été effectuées pour le Comité des transports aériens incluent des travaux de préparation à la nouvelle politique sur le transport aérien régional; une évaluation de

allieurs préjudiciable à l'intérêt public. La Commission n'enquête que s'il y a opposition faite par toute personne ou toute association ou autre organisme représentant les transporteurs ou des entreprises de transport visées par ce projet d'acquisition.

En 1975, il y eut opposition dans un seul des 33 cas qui ont fait l'objet d'avis d'acquisition. Le Comité a entendu la partie opposante et la partie acquérante, et a conclu qu'il n'existait aucune raison de ne pas reconnaître l'acquisition.

PIPE-LINES POUR DENRÉES

La Commission a poursuivi ses études sur les systèmes de pipe-line qui ont été proposés au Canada. A cet égard, elle s'est entretenue avec d'autres ministères gouvernementaux du Canada et des Etats-Unis sur les normes et règlements qui sont susceptibles d'être appliqués aux pipes-lines de denrées.

RÉVISION

Soixante-neuf demandes en révision ont été examinées par le Comité de Révision en 1975, dont 14 étaient parvenues au Comité en 1974.

Dans 33 de ces cas, on a décidé de réexaminer la première décision, tandis que dans 36 autres cas, le Comité a jugé que les motifs étaient insuffisants pour en justifier la révision.

Le Comité a décrété que 25 des 33 décisions réexaminées soient modifiées, mais il a soutenu les premières décisions dans sept autres cas. Dans le dernier cas, le comité modal a été chargé de faire la révision, mais aucune décision n'avait été rendue à la fin de l'année.

autres que les autobus et les camions, à exercer certaines

activités le dimanche. La Cour suprême du Canada a stipulé que les autobus et camions ne peuvent fonctionner le dimanche qu'en

vertu de l'Article 11 (x) de la Loi.

Le Comité a tenu, en 1975, des audiences sur huit

requêtes soumises selon les termes de l'Article 11 (x) de la Loi

sur le dimanche, se rapportant toutes à des entreprises de camionnage. Dans chacun des cas, les requêtes avaient trait au transport à long trajet à travers diverses provinces; elles ont été approu-

vées par le Comité.

D'autres situations urgentes qui requièrent le transport

de marchandises le dimanche font l'objet de requêtes adressées au Comité en vertu de la Loi sur le dimanche; par exemple, le transport d'oxygène liquide ou de nitrogène liquide en provenance des Etats-Unis qui doit être livré à des usines, hôpitaux ou

clients de compagnies canadiennes d'air liquide. Ces situations sont toutefois assez rares. Ordinairement l'urgence se déclare durant la semaine qui précède le dimanche en question. En 1975, le Comité a approuvé 107 requêtes de cette nature.

* * * * *

Le Comité des transports par véhicules à moteur a reçu, en 1975, 33 avis d'acquisition proposés aux termes de l'Article 27 de la Loi nationale sur les transports. Cet article confère à la Commission le pouvoir de ne pas reconnaître une telle acquisition ou de la considérer nulle et sans effet si elle juge que l'acquisition restreindra indûment la concurrence ou sera par

Réclamations pour le transport hors du territoire

Dans cette catégorie, 425 transporteurs ont déposé, au cours de l'année, 1,460 demandes de subventions. La Commission a certifié 1,486 réclamations, représentant des paiements de

\$4,694,806.

Depuis 1969, on compte 6,912 réclamations pour le transport de marchandises hors du territoire, dont 6,754 ont été certifiées, ce qui représente des paiements de \$16,456,530.

Réclamations pour le transport à l'intérieur du territoire

Au cours de l'année, 2,755 camionneurs de cette catégorie ont soumis 10,377 réclamations. La Commission a certifié 10,517 réclamations en 1975, autorisant ainsi le paiement de \$16,751,519, dont une partie s'appliquait à des réclamations soumises en 1974. Cette section du programme de subventions aux camionneurs est entrée en vigueur en septembre 1970. Depuis, 38,630 réclamations ont été soumises, dont 37,495 ont été certifiées, représentant des paiements de \$56,759,555.

* * * * *

L'Article 11 (x) de la Loi sur le dimanche confère à la

Commission canadienne des transports le pouvoir d'autoriser une entreprise de transport à travailler le dimanche si la Commission juge ce travail nécessaire en raison des mouvements de marchan-

dises de l'entreprise. En prenant sa décision, la Commission doit tenir compte des objets de la Loi sur le dimanche, c'est-à-dire que le dimanche soit déclaré le jour de repos. D'autres dispo-

sitions de la Loi sur le dimanche autorisent les modes de transport,

canadienne pour la simplification des procédures commerciales, afin que les documents requis pour le transport deviennent plus simples et plus concis.

VÉHICULES À MOTEUR

En 1975, les subventions versées aux camionneurs en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région de l'Atlantique ont atteint la somme de \$21,446,324 comparé à \$20,257,336 en 1974. Le programme de subvention aux camionneurs qui a débuté en 1969 s'apparente à la Loi sur les taux de transport de marchandises dans les provinces maritimes laquelle détermine les subventions qui s'appliquent au transport des marchandises par chemin de fer (\$16,300,000 en 1975).

Les subventions aux camionneurs se divisent en deux catégories: les subventions applicables au transport des marchandises hors du "territoire choisi" vers les autres marchés du Canada, et les subventions applicables au transport des marchandises à l'intérieur du "territoire choisi".

Dans les deux cas, les camionneurs doivent déposer auprès de la Commission des demandes de certificats leur permettant de réclamer des subventions s'appliquant à des mouvements spécifiques de marchandises.

Pour le transport routier hors du territoire, 649 camionneurs détenaient des certificats en 1975, soit 76 de plus qu'en 1974. D'autre part, 3,501 camionneurs étaient détenteurs de certificats pour le transport à l'intérieur du territoire, soit une augmentation de 401 sur l'année précédente.

La Commission participe aux travaux du Groupe préparatoire intergouvernemental qui oeuvre sous les auspices de la Conférence des Nations-Unies sur le commerce et le développement. Le mandat du Groupe préparatoire intergouvernemental est de préparer une convention sur le transport multimodal international des marchandises. La Commission, de concert avec plusieurs ministères et agences fédéraux, a étudié ce sujet à fond et a maintenu un contact étroit avec les représentants de l'industrie canadienne, discutant avec eux les nombreux aspects de la convention proposée. Les conclusions qui en ont été tirées ont déterminé la position qu'adoptera le Canada lors de la troisième assemblée du Groupe préparatoire intergouvernemental qui se tiendra à Genève, en 1976. On s'attend que les progrès réalisés au cours de la prochaine année susciteront de nouvelles consultations avec l'industrie et les provinces.

La Commission était présente, à Genève, à la 16^{ème} assemblée du Groupe de rapporteurs sur les transports par conteneurs. Le groupe est un sous-comité du Comité des transports intérieurs de la Commission Economique pour l'Europe. La Commission a pris une part active aux délibérations interdépartementales qui traitent de questions de transport par conteneurs, par exemple les normes applicables aux conteneurs, le marquage et l'identification des conteneurs, et les statistiques sur les conteneurs.

Afin de faciliter le transport multimodal, la Commission a fait corps avec l'industrie, par l'entremise de l'Organisation

La Commission a participé aux études internationales traitant des termes et conditions qu'offrent les transporteurs dans les cas classiques d'affrètement. Elle a pris conseil des représentants du secteur industriel du Canada quant aux activités des armateurs et des affrèteurs de cette catégorie. Bien qu'un nombre grandissant d'affrètements à long terme soit conclu sous seing privé, il n'a pas été jugé nécessaire que la position du Canada préconise que le gouvernement stimule davantage l'unification des termes et conditions des parties affrétantes.

L'organisation intergouvernementale consultative de la navigation (OICN) a terminé sa révision du projet de la Convention de 1957 sur la limitation des responsabilités des armateurs dont les navires traversent les océans. La Commission a pris part à ces négociations. Le texte à être soumis à la Conférence diplomatique qui sera tenue en 1976, est présentement à l'étude et l'on tente de déterminer quel sera son impact au Canada.

La débâcle du marché en charte-partie du transport du pétrole brut, suivie du désarmement d'un volume important du jaugeage des navires-citernes a été le grand événement de l'année à l'intérieur du transport maritime international. La baisse des taux applicables aux navires-citernes devrait avoir un effet bénéfique marginal, au cours des prochaines années, sur le prix du pétrole importé, expédié aux consommateurs de l'est du Canada. La Commission a participé aux études de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) mais n'a pu recommander l'acquiescement des projets qui favorisent l'utilisation de navires-citernes aux dépens des gouvernements et des consommateurs

Cette année encore, la Direction des transports maritimes internationaux a pris part aux activités des organismes intergouvernementaux et internationaux et a poursuivi la négociation d'ententes multilatérales sur le transport maritime international.

Comme par le passé, on a longuement agité la question de la limitation des responsabilités des transporteurs, et de l'évaluation des avantages économiques inhérents soit à la limitation contractuelle ou à la limitation statutaire vis-à-vis les tierces parties.

Quoique aucune entente n'ait été conclue en 1975, les négociations se sont poursuivies sur la préparation des projets de convention qui doivent être considérés lors des conférences diplomatiques à venir.

Après avoir fait une évaluation préliminaire de la Convention sur le Code de conduite proposé pour les cartels maritimes, fréquemment discutée dans les milieux maritimes internationaux, on s'est rendu compte qu'à moins que la majorité des pays trafiquant directement avec le Canada se serve des dispositions de partage des cargaisons comme mesure délimitée de support envers leurs flottes marchandes, l'impact de la convention se ferait peu sentir au Canada. Par ailleurs, on parle de plus en plus, dans les milieux internationaux, de la constitution des chargeurs en sociétés qui négocieraient leurs termes et tarifs avec les cartels maritimes.

renseignements recueillis lors d'une enquête qu'il avait tenue auparavant, le Comité a jugé qu'il n'y avait aucun motif de ne pas reconnaître l'acquisition.

* * * * *

Comme par le passé, le Comité a fourni au Ministère du Commerce des Etats-Unis un rapport des revenus et frais applicables au transport océanique de marchandises que les armateurs ou transporteurs canadiens effectuent aux Etats-Unis. Trente-trois des 35 compagnies impliquées ont fourni les renseignements qui ont été inclus dans le rapport de 1975.

Avec l'aide de Statistique Canada, le Comité a établi une banque de renseignements par ordinateur se rapportant à tous les navires canadiens de 1,000 tonnes brutes ou plus qui transportent des marchandises, à divers navires et embarcations d'un poids de 100 tonnes brutes ou plus, et aux navires ou embarcations de 10 tonnes brutes ou plus en service sur le fleuve Mackenzie.

De plus, avec l'aide de Statistique Canada et de la division des ordinateurs du Ministère des Transports, le Comité a établi une autre banque de renseignements qui est en mesure de fournir une liste complète des mouvements de cargaisons, des navires, des ports d'origine et de destination, ainsi que tout autre aspect du commerce national ou international du transport par eau au Canada.

En outre, le Comité a fait un relevé des statistiques sur les mouvements de cargaisons en 1973, que ces cargaisons dépendent ou non d'une conférence maritime. On pourra sous peu obtenir des renseignements semblables sur les années 1974 et 1975.

Kaps Transport, Lindberg Transport et Northern Transportation
Company.

Deux nouveaux transporteurs, N.W.T. Arctic Ocean
Services et Little (3) Transport & Salvage, ont demandé des
permis. Lindberg Transport et Streep Bros. Marine Transport se
sont opposés à la première de ces demandes, tandis que Northern
Transportation Company s'objectait à la deuxième.

Après avoir étudié la preuve avancée par les diverses
parties, le Comité a décidé d'accorder des permis aux deux nouveaux
transporteurs, mais il a rejeté les requêtes visant à des augmen-
tations de jaugeage.

* * * * *

Quatre sociétés de transport par eau ont instruit la
Commission de leur intention de se porter acquéreurs d'un intérêt
dans les affaires d'autres compagnies engagées dans des opérations
de transport par eau.

Comme il n'y a pas eu opposition aux acquisitions pro-
posées par Streep Bros. Marine Transport, Leitch Transport et
Upper Lakes Shipping, le Comité a fermé ces dossiers.

Par ailleurs, plusieurs avis d'opposition ont été soumis
après que le Canadien National eut informé la Commission de son
intention d'acquérir un intérêt minoritaire dans les affaires de
deux compagnies étrangères de transport par eau. Une audience a
été tenue à ce sujet à Ottawa, au cours du mois de septembre.
Après avoir étudié la preuve avancée à l'audience, et les

Dans la région des Grands Lacs, cinq transporteurs se

sont vu accorder des permis: Algoma Steel Corporation, Canada
 Steamship Lines, la Hamilton Harbour Commissioners, Québec and
 Ontario Transportation Company et Scott Misenner Steamships, et
 des certificats ont été émis à sept navires exploités par ces

transporteurs.

Neuf transporteurs de la région du fleuve Mackenzie ont
 reçu des permis de transport se rapportant à 273 navires:

Détenteur du permis
 Nombre de navires

Arctic Cruise Lines Limited 1

Cooper Bargaining Service Ltd. 7

Kaps Transport Ltd. 30

Lindberg Transport Ltd. 15

Little (3) Transport & Salvage Ltd. 3

Mac Tug Ltd. 2

Northern Transportation Company Limited 195

N.W.T. Arctic Ocean Services Ltd. 1

Streeper Bros. Marine Transport Ltd. 19

Deux transporteurs, Cooper Bargaining Service et Streeper

Bros. Marine Transport, ont demandé des permis qui auraient aug-
 menté leur jaugeage. Kaps Transport et Northern Transportation
 Company ont contesté la première demande. Dans le second cas,
 des avis d'opposition ont été soumis par Cooper Bargaining Service,

un transporteur de la côte ouest, est encore à l'étude. Le

Conseil du Trésor a été saisi de deux demandes en autorisation

d'accorder des subventions à deux entreprises se proposant

d'établir de nouveaux services dans la région du Saint-Laurent et

de la côte est; ces demandes ont été refusées.

En 1975, les transporteurs par eau du secteur privé

ont reçu en subsides un montant de \$15,142,054, soit \$6,323,609

de plus que l'année précédente.

* * * * *

Les compagnies-membres des conférences maritimes ont

déposé 18,937 documents selon les termes de la loi dérogatoire

sur les conférences maritimes. A la fin de l'année, la Commission

avait reçu des documents concernant 48 conférences maritimes,

représentant 104 membres fournissant 362 services répartis sur

l'ensemble des ports nord-américains. Soixante-dix-neuf de ces

membres ont procuré 260 services à des ports canadiens.

* * * * *

Les transporteurs par eau ont demandé 14 permis de

transport durant l'année, dont neuf pour la région du fleuve

Mackenzie et cinq pour la région des Grands Lacs.

Federal Maritime Commission des Etats-Unis, ont pris fin le

31 octobre. L'une d'entre elles stipule que les conférences

maritimes des Etats-Unis et du Canada desservant les mêmes zones

de commerce en Europe du Nord doivent se consulter sur les

matières qui les concernent. L'autre est une entente entre les

conférences maritimes qui desservent les ports de l'est du

Canada et de l'est des Etats-Unis dans le cadre du transport

commercial nord-européen afin qu'il y ait un contrôle sur les

tarifs de transport des marchandises hors-frontières en provenance

ou à destination des ports canadiens ou américains.

La Federal Maritime Commission des Etats-Unis n'a pas

approuvé la prolongation de ces ententes jusqu'à ce qu'une enquête

et une audience publiques soient tenues. Le Comité observe la

situation de près.

STATISTIQUES SUR LE COMITÉ DES TRANSPORTS PAR EAU

Le Comité des transports par eau a régi des ententes

de subventions touchant 19 services d'expédition dont quatre sur

la côte ouest, un sur les Grands Lacs, sept sur le Saint-Laurent

et la côte est, et sept à Terre-Neuve.

Il a été décidé de discontinuer les subventions

affectées à l'un des services de la région du Saint-Laurent et

de la côte est. Une nouvelle demande de subventions, soumise par

quantité même d'huile de phoque, et trois pour des paquebots y compris un hydroglisseur à l'essai. On compte deux autres

demandes: la première se rapporte à un navire assigné à la construction d'un phare, et l'autre, à un remorqueur. Bien qu'arborant un pavillon canadien, ce dernier n'était pas sujet au franc de douane, mais les droits de douane ont dû être imposés lorsque d'autres navires sous pavillon canadien, en mesure de faire le travail, sont devenus disponibles.

Le Comité consultatif sur la disponibilité de navires sous pavillon canadien a considéré une demande d'importation temporaire d'un navire sous pavillon étranger devant servir à des travaux géophysiques dans les eaux canadiennes. Cette demande a été refusée lorsqu'on a découvert qu'un navire sous pavillon canadien, en mesure de faire le travail, était disponible.

Durant l'année, la Commission a prêté son aide à la mise au point de la nouvelle législation sur le cabotage qui sera intégrée au Code maritime, et au développement des règlements sur les exemptions aux termes de ce même Code. Le travail sur les règlements et la législation est très avancé et on entrevoit leur mise en vigueur en 1976.

* * * * *

Deux ententes de conférences maritimes soumises à la Commission, et qui avaient reçu l'approbation antérieure de la

Il a été établi qu'une audience sur les tarifs proposés par l'Administration de Pilotage de l'Atlantique serait tenue à Halifax à compter du 13 janvier 1976.

Au début de 1976, des décisions seront rendues sur les propositions des trois administrations de pilotage.

* * * * *

En 1975, les recommandations du Comité au Ministère du Revenu national, relativement aux demandes d'exemption en application des lois sur la navigation côtière, ont accusé une baisse sensible, comparé à 1974, alors que la crise de l'énergie avait influé sur le transport maritime.

La Commission a été saisie de 52 demandes d'exemption en application des lois sur la navigation côtière et, dans sept cas seulement, a-t-elle pu constater la disponibilité de navires battant pavillon canadien. Des 45 demandes qui restaient, quatre avaient trait à des projets maritimes soit, une expédition de sauvetage, un projet de recherche en pollution nucléaire, une usine flottante équipée d'une installation frigorifique et un navire devant servir à la présentation de spectacles durant l'année olympique. Toutes les autres se rapportaient à des transporteurs de cargaisons.

La liste se continue comme suit: 31 demandes pour le transport de produits pétroliers, quatre pour le transport du charbon de la côte ouest à la côte est, quatre pour le transport de l'asphalte, six pour le chargement général, dont une pour une

soumis des amendements aux règlements de tarifs, aux termes de la loi sur le pilotage.

Il n'y a eu aucune opposition aux trois premiers amendements que l'Administration de Pilotage des Grands Lacs avait proposés, mais son quatrième amendement, soumis le 18 octobre, a été contesté par la Fédération maritime du Canada.

Pour sa part, l'Administration de Pilotage des Laurentides a soumis trois avis d'amendements à ses tarifs de pilotage les

24 mai, 2 août et 8 novembre. Il n'y a pas eu opposition au premier amendement, mais Golden Eagle Canada Limited, Oceanic Tankers Agency Limited et American Ultramar Limited ont déposé conjointement un avis d'opposition au second amendement, et la Dominion

Marine Association et la Fédération maritime du Canada ont fait de même pour le troisième.

A la suite de la publication, le 26 juillet, de l'avis d'amendements aux tarifs de l'Administration de Pilotage de l'Atlantique, le Comité a reçu 15 avis d'opposition provenant

de Labrador Linerboard Ltd., du gouvernement de Terre-Neuve, de la ville de Stephenville (Terre-Neuve), du gouvernement du

Nouveau-Brunswick, de Sydney Steel Corp., Newfoundland Refining

Co., Halifax-Dartmouth Port Commission, Irving Oil Limited and Kent

Line Ltd., Golden Eagle Canada Ltd., Dominion Marine Association,

du gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard, du gouvernement de la

Nouvelle-Écosse, de la Atlantic Provinces Transportation Commission,

Saint John Port Development Commission et de la Fédération mari-

time du Canada.

de télécommunication se conformément à la Loi et aux lignes direc-
trices anti-inflationnistes.

* * * * *

STATISTIQUES SUR LE COMITÉ DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

Au cours de l'année 1975, 5,730 tarifs de téléphone et
456 tarifs de télécommunication ont été déposés.

Le Comité a ordonné le regroupement de 33 centres télé-
phoniques de Bell Canada et de deux centres des Télécommunications

du Canadien National.

TRANSPORT PAR EAU (NATIONAL)

Le Comité a rendu une décision sur les tarifs de pilotage
que l'Administration de Pilotage des Laurentides se proposait d'im-
poser. Sa décision s'est basée sur la preuve entendue aux audiences
publiques tenues à Montréal et à Ottawa vers la fin de l'année
1974, en réponse à de nombreuses oppositions.

La décision préconisait une révision de la formule des
droits de pilotage pour les navires de la zone des Laurentides, car
le Comité en était venu à la conclusion que la formule proposée par
l'Administration de pilotage pourrait être préjudiciable à cer-
taines catégories et dimensions de navires.

* * * * *

Trois administrations de pilotage, soit l'Administration
de Pilotage de l'Atlantique, l'Administration de Pilotage des Grands
Lacs, et l'Administration de Pilotage des Laurentides ont, en 1975,

La décision que le Comité a publiée en décembre approuvait la requête de Bell Canada, y compris la seconde moitié de la requête en redressement provisoire, et désignait le 15 janvier 1976 comme date de mise en vigueur des nouveaux tarifs. Sur une base annuelle, les majorations accordées pourraient fournir, en 1976, des revenus additionnels d'environ \$110.3 millions. Dans cette décision, on mentionnait et expliquait l'application des lignes directrices anti-inflationnistes, tel qu'alors interprétées, et on soulignait que les majorations qui avaient été approuvées étaient conformes aux lignes directrices.

* * * * *

Les deux requêtes de Bell Canada et de B.C. Tel contaient des propositions qui auraient permis aux deux compagnies d'accorder un rabais de 50 pour cent à certains abonnés de 65 ans et plus qui touchent le supplément du revenu garanti du gouvernement fédéral.

Le rejet de ces propositions était basé sur les exigences statutaires selon lesquelles il ne doit pas y avoir de discrimination indue entre les abonnés qui reçoivent des services similaires. Dans les deux cas, les compagnies de téléphone ont dû réduire le montant des majorations qu'elles sollicitaient pour le service résidentiel de base, en fonction du refus sus-mentionné; Bell Canada avait affirmé que le rabais qu'elle aurait accordé lui aurait coûté \$5.2 millions par année, tandis que B.C. Tel

approximatif des revenus additionnels qu'elle a accordés à B.C. Tel à \$17,000,000.

* * * *

Suite à une audience de trois jours, au mois de juin, le Comité a approuvé des majorations tarifaires aux services de téléx des Télécommunications CN-CP.

* * * *

Bell Canada a déposé, en mai, une requête à deux temps sollicitant, de toute urgence, un redressement tarifaire provisoire et une autre majoration devant faire l'objet d'une audience d'en-
vergue.

Une brève audience publique a été tenue en juillet, à la suite de laquelle le Comité des Télécommunications a accordé à Bell Canada la moitié des \$28 millions demandés en redressement provisoire, réservant pour la prochaine audience la considération de la seconde moitié.

Cette deuxième audience, qui a débuté en octobre, a duré 26 jours. L'objet de cette audience fut d'analyser les besoins financiers de Bell Canada, en se basant sur les contre-interrogatoires des témoins de la compagnie par les intervenants, dont certains gouvernements provinciaux et des représentants de groupes de consommateurs.

Deux mois plus tard, B.C. Tel déposait une autre requête en majoration tarifaire, recherchant des revenus additionnels de \$50 millions, en 1976, et en mai, ajoutait à sa requête une demande urgente de redressement tarifaire provisoire représentant la moitié de ce montant.

A l'issue d'une audience publique de trois jours, à Vancouver, un redressement provisoire de 10 pour cent a été approuvé au mois de juillet. La requête entière a fait l'objet d'une audience qui a duré six jours, à Vancouver, au mois de septembre. La décision touchant l'ensemble de la requête était sur le point d'être publiée lorsque le gouvernement du Canada a annoncé, le 14 octobre, son programme anti-inflationniste par lequel il imposait des lignes directrices en matière de prix et de marges bénéficiaires.

Avant l'annonce de ces lignes directrices, la Commission avait décidé d'accorder à B.C. Tel une majoration de 9.8 pour cent pour la plupart de ses services, bien qu'elle eut maintenu à 5.4 pour cent la majoration des taux mensuels de base des téléphones résidentiels. Ces majorations auraient fourni à B.C. Tel, en 1976, des revenus additionnels d'environ \$23,700,000, en sus et indépendamment des revenus assurés par le redressement provisoire du mois de juillet.

Toutefois, après avoir évalué l'impact que pourraient avoir les lignes directrices, la Commission a réduit le montant

à destination du Canada ont été effectués en vertu de la Clause d'affinité qui ne s'applique plus aux affrètements en provenance du Canada.

* * * * *

La Commission a coordonné la position du Canada lors des assemblées juridiques tenues par les sous-comités de l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI), lesquelles avaient été convoquées pour réviser la Convention de Rome de 1952 sur les dommages causés au sol à des tierces personnes par des appareils étrangers, et préparer une nouvelle convention sur les dommages causés par le bruit et le bang sonique.

Elle a tenu un rôle similaire dans la préparation de la Conférence internationale des droits aériens qui s'est réunie sous les auspices de l'OACI. Par suite de cette conférence, le Canada se prépare à signer de nouveaux protocoles ayant trait aux cargaisons à la poste, ainsi qu'à l'unité monétaire révisée, afin de déterminer les limites de responsabilité des compagnies aériennes dans les cas d'accident.

TELECOMMUNICATIONS

En janvier, le Comité a approuvé une majoration tarifaire demandée en 1974 par la British Columbia Telephone Company. Cette requête avait fait l'objet d'une audience publique de douze jours, à Vancouver, à l'automne de la même année. La majoration accordée devait produire, sur une base annuelle, des revenus additionnels de l'ordre de \$15.3 millions, et un taux de rendement de 8.19 pour cent sur le capital moyen total.

services au sol.

Durant 1975, le Comité des transports aériens a approuvé des requêtes relatives à 12,530 voyages aller-retour ITC partant du Canada, contre 6,929 l'année précédente.

Les vols ITC à destination des Caraïbes se sont portés de 3,578 à 6,775, et ceux destinés au territoire continental des Etats-Unis sont passés de 2,113 à 3,537. Les autres vols vers les plages ensoleillées les plus en vogue sont indiqués comme suit (les chiffres entre parenthèses sont ceux de 1974) : le Mexique 969 (668), Hawaï 841 (432) et l'Espagne 132 (59).

Les affrètements à réservation anticipée (ABC) partant du Canada ont également augmenté : de 1,246 voyages aller-retour l'année dernière à 1,645 cette année, tandis que les vols ABC venant de l'étranger à destination du Canada ont accusé une légère diminution, de 881 à 867. Toutefois, l'emploi de plus en plus fréquent d'appareils "jumbo" a occasionné une augmentation sensible du trafic ABC dans les deux sens.

Les détails complets des affrètements ABC partant du Canada sont les suivants : 1,613 vols transatlantiques, 23 depuis ou vers les Caraïbes et neuf depuis ou vers les Etats-Unis.

On compte 1,788 vols d'affrètement international partant du Canada, effectués en vertu des règlements sur les affrètements sans participation et sur les affrètements avec participation d'un groupe à but commun, et 634 vols à destination du Canada provenant de pays étrangers, en vertu de règlements similaires. Egalement, 185 affrètements provenant de points étrangers

Deux séries d'entretiens avec le Japon ont porté sur

les problèmes de capacité des aéronefs devant voyager entre les

deux pays et, jusqu'à un certain point, sur les droits de

'cinquième liberté' qui s'appliquent au territoire de l'autre

partie contractante ainsi qu'à des tiers pays. En vertu de ces

négociations, certaines différences d'interprétation de problèmes

de droits de capacité et de trafic ont pu être résolues bien qu'on

n'ait pas trouvé de solution satisfaisante au problème. Les

entretiens reprendront en 1976.

* * * * *

Six nouveaux services internationaux et transfrontières

à horaire fixe ont été autorisés à la suite d'ententes bilatérales:

Royal Air Maroc, entre le Maroc et Montréal via New York

Pakistan International Airlines, entre le Pakistan et

Montréal via des points intermédiaires;

Air Canada, comprenant deux routes vers Guadeloupe/

Martinique et Cuba;

Allegheny Airlines, entre Boston et Toronto;

Norcanair, entre Régina et Minot (North Dakota).

* * * * *

Les affrètements internationaux ont de nouveau augmenté

sensiblement, comme par les années précédentes, notamment les

affrètements pour voyage tout compris (ITC). Les vols touristiques

tout compris sont des circuits-vacances combinant le trajet aérien

affrété, les frais d'hôtel ou de lieu de séjour et les autres

763, l'année dernière, à 836 cette année.

* * * * *

Deux transporteurs régionaux, Eastern Provincial Airways

et Québecair, ont reçu en acompte \$1,350,000 de subsides pour l'exploitation de routes non rentables maintenues dans l'intérêt public. Pour l'année 1975, un total de \$2,000,000 sera probablement versé en subsides, soit presque le même montant qu'en 1974.

TRANSPORT INTERNATIONAL (PAR AIR)

On a tenu avec le Mexique, la Barbade, le Pakistan, le Japon, la France, Cuba et la Pologne des négociations relatives à de nouvelles ententes bilatérales ou des révisions d'ententes sur des services aériens à horaire fixe. En outre, le Comité a eu des entretiens avec les autorités de la Barbade sur des services

proposés par International Caribbean Airways.

Une nouvelle entente aérienne bilatérale avec Cuba a

été conclue et signée. Cette entente permet à la compagnie aérienne désignée par le gouvernement canadien d'avoir accès à la Havane et à Varadero et, en même temps, confère à la compagnie aérienne désignée par le gouvernement cubain le droit d'atterrir à Montréal et à Ottawa.

Le texte d'une entente avec la Pologne a été paraphé

par les négociateurs; cependant, certains problèmes concernant les droits de routes et de trafic sont encore en suspens.

Des négociations avec la France ont abouti à une

entente préliminaire sur l'exploitation de services entre le

Canada et Guadeloupe/Martinique.

En 1975, 18 aéronefs d'usage commercial ont été importés, soit un appareil à voilure tournante et 17 à voilure fixe, contre un total de 32 aéronefs en 1974.

Les inspecteurs du Comité chargés de délivrer les permis ont visité 65 pour cent des bases des transporteurs autorisés, ce qui a nécessité 258 jours d'inspection et 62 jours d'investigation. Trente-cinq jours ont été consacrés à la tenue d'audiences. On a rapporté au Comité 66 infractions aux règlements de la protection des routes aériennes; il en est résulté deux retraits temporaires de permis.

Le Comité a publié, en octobre, un rapport important:

"The Canadian Helicopter Operating Industry - 1974"

A la fin de l'année 1975, le nombre de transporteurs

autorisés s'élevait à 1,283, dont 1,194 exploitaient des aéronefs à voilure fixe et 89 des appareils à voilure tournante. Les

transporteurs nationaux étaient au nombre de 702 et les compagnies étrangères, 581.

* * * * *

Le Comité a considéré 1,120 demandes de permis spéciaux et 70 requêtes en désistement de règlements ou en demande d'interprétation. Il a aussi fait enquête sur 240 plaintes sur le mauvais service fourni par des transporteurs ou sur la réaction défavorable suscitée par certains tarifs.

Le nombre de transporteurs et d'agents qui ont déposé

des tarifs internationaux a atteint un chiffre record, passant de

A la demande du Ministre des Transports, le Comité des transports aériens, en 1974, avait fait une étude spéciale des services aériens régionaux. Un rapport initial avait été rédigé et distribué aux parties intéressées afin qu'elles y apportent leurs commentaires.

Un dernier rapport, publié en 1975, se basait sur ces commentaires et sur les études subséquentes que le Comité avait poursuivies. Le but de ce rapport était d'assister le Ministre dans l'établissement de la nouvelle politique sur les services aériens régionaux.

STATISTIQUES SUR LE COMITÉ DES TRANSPORTS AÉRIENS

Au début de l'année, le Comité des transports aériens avait à l'étude 325 requêtes et, en 1975, 749 nouvelles requêtes ont été soumises. Le Comité en a examiné 717 et, à la fin de l'année, 357 requêtes étaient en instance.

Du nombre des requêtes examinées, 545 ont été approuvées, 65 refusées, et 107 annulées ou retirées.

Le Comité a tenu des audiences publiques: à Saint-Jean (Terre-Neuve), Ottawa, St. Catharines, Winnipeg, Victoria, Kelowna, Yellowknife et Frobisher Bay, afin d'étudier 25 requêtes. On a consacré 44 jours à ces audiences.

* * * * *

Les enquêtes sur les lieux, se rapportant à des infractions, alléguées ou soupçonnées, aux Règlements sur les transporteurs aériens, et l'examen des 175 cas d'infraction à la Loi sur l'aéronautique et/ou aux Règlements sur les transporteurs aériens, ont exigé 95 jours-hommes.

a également reçu l'approbation d'établir un service à horaire fixe entre Churchill (Manitoba) et Yellowknife (T. du N.-O.).

* * * *

Quatre nouvelles routes régulières de service aérien régional ont été approuvées.

Dans deux de ces cas, il s'agissait d'une extension

jusqu'au nord de l'Ontario du service norontair qui est exploité par des transporteurs privés sous contrat avec la province d'Ontario, cette dernière se rendant responsable de certains coûts immobiliers et des pertes d'exploitation. Le Comité a délivré un permis à

On Air Limited pour desservir Kenora, Dryden, Fort Frances, Atikokan et Thunder Bay. Air Dale Limited a reçu l'autorisation d'établir

un service entre Sault Ste. Marie, Wawa, Terrace Bay, Thunder Bay et Pickle Lake.

Austin Airways a été autorisée à ajouter le point Belcher Islands à son présent service le long des côtes est de la Baie James et de la Baie d'Hudson.

Le Comité a permis à Bradley Air Services d'instituer

un service expérimental d'une durée de trois ans, qui transporterait les passagers de St. Catharines à l'aéroport international de

Toronto, mais a imposé comme condition des fréquences minima chaque semaine pour le Twin Otter.

* * * *

Au cours du mois d'avril, la Commission a reçu des demandes en majoration de tarifs-voyageurs applicables à des services nationaux, que lui avaient fait parvenir Air Canada, CP Air et cinq transporteurs régionaux. La Commission a convoqué de son chef une audience publique, et, par la suite, a ordonné aux compagnies aériennes de justifier leurs projets de majorations qui atteignaient une moyenne de 10 pour cent.

A la suite d'une audience qui a duré huit jours, durant laquelle les témoins des compagnies aériennes ont été contre-interrogés par les parties s'opposant aux majorations proposées, la Commission n'a pu trouver aucun motif de suspendre ces majorations ou de ne pas les admettre. A l'appui de leur demande, les sept transporteurs en question avaient invoqué des problèmes financiers, causés par une augmentation marquée de leurs coûts d'exploitation. Dans sa décision, la Commission déclarait: "A notre avis, les pertes prévues et le rendement insuffisant sur les investissements nuiront aux transporteurs aériens requérants et, enfin, à l'ensemble des voyageurs." Et elle ajoutait que les tarifs des lignes aériennes et leurs activités sont soumis à l'examen constant de la Commission qui a l'autorisation de ne pas admettre, de suspendre ou de varier les tarifs en tout temps.

* * * * *

Dans le domaine du service aérien régional, Transair a reçu l'autorisation d'augmenter la fréquence des services qu'elle exploite présentement entre Winnipeg-Dryden-Thunder Bay-Sault Ste. Marie-Toronto au rythme de deux vols par jour au lieu d'un. Transair

Comité, le CN a ainsi créé 11 nouveaux centres, ce qui a permis à la compagnie de fermer 117 agences et de déplacer 42 préposés. CP Rail a ouvert un centre service-clients lui permettant de fermer 13 agences. A la fin de l'année, neuf demandes du CN étaient encore à l'étude et Chesapeake and Ohio avait présenté deux requêtes qui lui permettraient de fermer 10 agences.

La Direction de l'analyse économique des chemins de fer a poursuivi ses travaux de vérification des frais et revenus déclarés par les compagnies de chemin de fer, pour déterminer le bien fondé des pertes réelles causées par l'exploitation de services de trains de voyageurs, et l'utilisation d'embranchements. Outre les vérifications faites à Ottawa, on a consacré, en visites sur place, plus de 2,300 jours-hommes pour l'examen des livres et des statistiques et l'analyse des calculs de prix de revient.

* * * * *

La coordination du transport des grains s'est poursuivie à Vancouver, Victoria, Prince Rupert et Thunder Bay. Durant l'année de récolte se terminant le 31 juillet 1975, le total des boisseaux transportés depuis les ports de l'Ouest s'élevait à 255.3 millions et, depuis Thunder Bay, à 442.8 millions. Durant l'année de récolte se terminant le 31 juillet 1974, 252.5 millions de boisseaux avaient été expédiés des ports de l'Ouest, et 482.8 millions de Thunder Bay.

Les chemins de fer ont déposé 50,120 tarifs-marchandises, 1,643 tarifs de prix convenus, et 391 tarifs-voyageurs. Pour leur part, les entreprises de messageries ont déposé 1,300 tarifs. A la fin de l'année, 503 prix convenus étaient en vigueur, se rapportant à 1,772 expéditeurs.

La Direction du Génie a approuvé 1,406 ordonnances ayant trait à des requêtes ou à des plaintes.

De la Caisse des passages à niveau, \$23,258,832 ont été engagées par rapport à 361 projets d'amélioration de la protection du public, et un total de \$16,179,948 a été payé pour les travaux achevés durant l'année, y compris certains projets autorisés au cours des années antérieures.

La Caisse a également contribué à la construction ou à la reconstruction de 33 croisements de voies superposées, à l'installation ou à l'amélioration de 277 systèmes de signalisation automatique ainsi qu'à l'amélioration, soit des abords ou de la visibilité, dans 51 cas.

En outre, le Comité a approuvé 1,617 projets de construction ou de reconstruction, dont 23 croisements de voies superposées et 22 installations de systèmes de signalisation

automatique non conformes aux conditions d'admissibilité à l'aide financière fournie par la Caisse des passages à niveau.

La Direction a également autorisé l'installation ou la modification du contrôle centralisé de la circulation, de même que d'autres genres de signaux sur une distance d'environ 650 milles, et l'installation et/ou la modification de huit appareils d'enclementement situés à des passages à niveau.

* * * * *

Les chemins de fer ont poursuivi leur programme de centralisation en établissant des centres de service à différents endroits stratégiques à travers le Canada. Avec l'autorisation du

Le Comité des transports par chemin de fer a publié, en 1975, 2,142 ordonnances, 24 décisions à l'issue d'audiences, 19 rapports d'accidents et 12 rapports soumis par des commissaires de la Commission. Il a tenu des audiences publiques à Ottawa; Salmon Arm, Nakusp (C.-B.); Calgary, Hanna, Wetaskiwin, Bassano (Alberta); Estevan, Elbow, North Battleford, Rosetown, Saskatoon, Swift Current Watrous, Yorkton (Saskatchewan); Brandon, Boissevain, Carman, Emerson, Winnipeg, Portage la Prairie (Manitoba); Barrie, Toronto, Windsor (Ontario); Montréal, Ville de Léry (Québec); Frederickton, Saint-Jean (Nouveau-Brunswick). Ces audiences ont duré 75 jours. Les fonctionnaires régionaux ont fait enquête sur 321 déraillements et 49 collisions entre trains et ont rapporté trois morts et 177 blessés.

Trente-et-une collisions se sont produites sur les lignes du CN, 17 sur celles de CP Rail et une, sur une autre ligne. Les détails des déraillements se lisent comme suit:

CN 225, CP Rail 86, Burlington Northern 3, Penn Central 2, Quebec North Shore and Labrador 1, Chesapeake and Ohio 4.

En comparaison, les chiffres révisés pour l'année 1974 étaient les suivants: 422 déraillements et 47 collisions. Il y avait eu 29 collisions sur les lignes du CN, 17 sur celles de CP Rail et une sur une ligne mineure. Les déraillements s'échelonnaient comme suit: CN 275, CP Rail 122, lignes mineures, 25.

Le nombre de victimes des 384 accidents survenus aux passages à niveau, en 1975, comprenait 93 morts et 516 blessés, tandis qu'en 1974 on avait observé 396 accidents, dont 96 morts et 570 blessés.

d'interjeter appel, déposée en mai 1970, a été suivie d'une longue série d'audiences publiques au cours des années 1972 et 1973.

Suivant les dispositions de la Loi, le personnel de la Commission a fait une étude approfondie sur les taux et tarifs en question, et a rapporté ses conclusions en octobre 1975. On a alloué aux parties en cause une période de 90 jours pour soumettre leurs commentaires, après quoi la Commission publiera sa décision.

* * * * *

La requête soumise par l'Association des consommateurs du Canada, appuyée par quatre groupes dans leur demande d'interjeter appel des augmentations de tarifs applicables aux trains de voyageurs du CN et de CP Rail, a été accordée après une audience de deux jours, en janvier.

En préparation de l'audience en appel, la Commission fait présentement une enquête sur l'échelle tarifaire des trains-voyageurs des deux chemins de fer.

* * * * *

Une audience d'une journée fut tenue en octobre concernant une requête de la Canadian Millers Association visant à une réduction des frais "d'indemnité pour retards" imposés au transport de la farine d'exportation expédiée de l'intérieur du Canada jusqu'aux ports de l'Est. Aucune décision à cet effet n'a encore été rendue.

En 1975, cinq demandes ont fait l'objet de recommandations de ce genre par rapport aux projets suivants: la rue Division à Cobourg, en Ontario; le boulevard Lasalle à Sudbury, en Ontario; l'angle des avenues Midland et St. Clair à Toronto; et la route 10, près de Qu'Appelle en Saskatchewan.

AUDIENCES SUR LES TARIFS

Dans son rapport annuel de 1974, la Commission décrivait les termes d'une requête entendue vers la fin de cette année-là, après que trois gouvernements provinciaux eurent demandé que soit différée toute majoration de tarifs-marchandises que les chemins de fer désiraient mettre en vigueur le 1^{er} janvier 1975.

La décision de la Commission reportait au 1^{er} mars 1975 la mise en vigueur de la moitié des majorations proposées; tandis qu'elle admettait que l'autre moitié entre en vigueur comme prévu. Les provinces ont interjeté appel en Cour suprême du

Canada sur la question de la compétence de la Commission en la matière, et la Cour a jugé que la Loi ne confère pas à la Commission le pouvoir de différer la date de mise en vigueur d'un tarif-marchandises.

* * * * *

Un des cas les plus longs et les plus complexes soumis en appel au Comité des transports par chemin de fer impliquait un groupe de manufacturiers de papier-journal de l'est du Canada qui s'opposait aux tarifs de chemin de fer imposés aux expéditions de papier-journal vers les Etats-Unis. Leur demande en autorisation

DÉPLACEMENT DES LIGNES DE CHEMIN DE FER

Les règlements qui régissent le déplacement d'explosifs

par wagons couverts ont été révisés et sont maintenant plus sévères.

La Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer, sanctionnée en 1974, contient certaines dispositions qui obligent la Commission à s'engager dans d'autres champs d'action, et plus particulièrement à participer davantage à la scène urbaine, et à s'immiscer dans l'utilisation et l'évaluation des terrains qui seront évacués par les chemins de fer.

En 1975, la Commission a formé un nouveau groupe à cet effet. Jusqu'ici, 14 municipalités ont inscrit des demandes auprès du Ministère des Transports et du Département d'Etat chargé des Affaires urbaines - ou elles sont sur le point de le faire - en vue d'obtenir des subventions d'étude. Le personnel de la Commission a prêté son aide aux municipalités et aux provinces concernées durant cette phase d'étude et de mise au point des plans d'aménagement.

On s'attend que les premières requêtes officielles de déplacement ou de déviation de lignes, aux termes de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer, proviennent des villes de Regina et de Red Deer.

La Partie II de la Loi préconise le paiement, par le Ministère des Transports, de subventions spéciales pour les croisements étagés de chemin de fer - ponts ou viaducs - dont les frais de construction excèdent \$1,250,000. La Commission étudie également certaines demandes spéciales en subsides et, si elle les approuve, elle en recommande le paiement auprès du Ministère.

de modes d'inspection des voies ferrées et de la détection d'ava-
lanches a été soumise par le Comité consultatif sur la sécurité
des chemins de fer qui siège depuis trois ans, et dont les membres
sont des représentants de syndicats, de la direction des chemins
de fer, et de la Commission. Un rapport sur la signalisation est
en voie de préparation.

* * * * *

Le Comité a tenu, à Red Deer, en Alberta, et à London,
en Ontario, des discussions avec les représentants des chemins de
fer et de l'industrie ferroviaire, pour traiter des problèmes du
transport par rail des marchandises dangereuses. Ces réunions
avaient essentiellement pour but de sensibiliser les chargeurs,
les contremaîtres à l'expédition, les surintendants de trafic et
les employés des chemins de fer, aux règlements et techniques qui
ont trait à la bonne maintenance des marchandises dangereuses, tels
que le gaz, les acides et les explosifs. Elles tentaient également
à améliorer l'échange de renseignements entre les transporteurs, les
chemins de fer et l'industrie de construction de wagons couverts.
Des réunions subséquentes seront tenues ailleurs, en 1976.
Depuis le mois de juin, les chemins de fer doivent
utiliser de nouvelles fiches de sécurité sur les risques et mesures
d'urgence. Chaque expéditeur de marchandises dangereuses doit
maintenant faire accompagner ses expéditions d'une formule dûment
remplie qui identifie le matériel en question et fournit des
renseignements sur les mesures à prendre en cas d'accident.

introduits dans l'industrie.

C'est ainsi que la Commission avait décidé de s'engager dans de nouveaux champs d'action, et de charger le Bureau des conseillers en gestion des Approvisionnements et Services Canada d'entreprendre une étude sur les programmes déjà établis par la Commission en matière de sécurité des chemins de fer.

Depuis deux ans, cette étude a pris de l'envergure, grâce au concours apporté par le Comité de direction auquel siègent plusieurs commissaires. Les rapports issus de cette étude ont été considérés par le Comité des transports par chemin de fer. Leurs recommandations ont une grande envergure, et touchent tant aux programmes de la Commission qu'à la structure de son personnel. La plus importante recommandation suggérerait des changements dans l'organisation du personnel engagé dans la sécurité des chemins de fer. Cette recommandation a été acceptée et le travail préparatoire a franchi le stade préliminaire, si bien qu'on s'attend à sa mise en vigueur en 1976.

* * * * *

En plus des enquêtes normales que tiennent les préposés de la Commission sur les accidents de chemin de fer, deux enquêtes spéciales ont été menées afin de déterminer les causes et circonstances qui ont entouré la collision de deux trains à Summit, au Nouveau-Brunswick, et le déraillement majeur survenu à Simcoe, en Ontario.

Une mise au point des derniers rapports sur les études

A l'issue des audiences qui ont été tenues en 1975, et poursuivies en 1976, le Comité des transports par chemin de fer a rejeté la requête parce qu'elle n'était pas conforme aux exigences de la loi en matière de praticabilité économique, de possibilités financières et d'intérêt public.

COMMISSION SUR LES COÛTS DU TRANSPORT DU GRAIN PAR CHEMIN DE FER

Le gouvernement a nommé M. Carl Snavely comme président d'une commission spéciale dont le mandat était d'étudier les coûts de transport du grain et des produits connexes par chemin de fer, et d'en faire rapport au Ministre des Transports. L'étude se rattache à l'exportation du grain expédié en vertu des tarifs statu-

taires depuis Thunder Bay, Armstrong, Churchill et la côte ouest. Durant l'année, les analystes de la Commission ont

participé à de nombreuses réunions techniques à Montréal, Toronto, Winnipeg et Regina, et la Direction de l'analyse économique des

chemins de fer a recueilli et transmis à cette Commission une quantité de matériel et de renseignements sur les méthodes de calcul des prix de revient qu'utilisent les principaux chemins de fer au Canada.

SÉCURITÉ DES CHEMINS DE FER

Après l'enquête générale sur la sécurité des chemins de fer, qui date de la fin de l'année 1971, la Commission a publié une série de rapports sur certains problèmes spécifiques de sécurité

dans l'industrie. L'enquête avait également révélé à la Commission qu'il lui fallait se pencher sur sa propre organisation et examiner ses procédés pour déterminer leur pertinence et leur suffisance dans l'optique des changements technologiques ou autres qui ont été

Jusqu'en 1970, toute compagnie qui se proposait de construire ou d'exploiter un chemin de fer au Canada ne pouvait en obtenir l'autorisation qu'en vertu d'une loi sanctionnée par le Parlement. Cette année-là, le Parlement a amendé la loi sur les chemins de fer et stipulé qu'une compagnie de chemin de fer pouvait être constituée en société sur l'obtention d'un certificat de nécessité et d'utilité publiques émis par la Commission canadienne des transports.

Dans une première requête en application de cette nouvelle disposition de la Loi, les administrateurs de faillite américains, s'occupant du cas de la Penn Central Transportation Company, sollicitaient, en décembre, la délivrance d'un tel certificat à une entreprise qu'elle se proposait de former, sous le nom de "Canada Connecting Railway". Cette compagnie aurait acheté et exploité au Canada quatre organismes possédés en propriété et exploités par Penn Central, soit la St. Lawrence and Adirondack Railway, le Canada Southern Railroad, la Detroit River Tunnel Company et la Niagara River Bridge Company.

La requête a été contestée par une agence du gouvernement américain dénommée la United States Railroad Association; par la Consolidated Rail Corporation, établie par la United States Railroad Association pour exploiter certaines lignes du Penn Central et d'un grand nombre d'autres compagnies de chemins de fer en banqueroute dans le secteur nord-est des Etats-Unis; par l'Association des syndicats de cheminots du Canada; et par un actionnaire minoritaire de la Canada Southern.

SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS

En 1975, le Comité a publié deux décisions sur des requêtes en suppression de services de trains de voyageurs.

La première avait trait au service de trains de

voyageurs du CN qui reliait Toronto à Guelph. Le Ministre des Transports avait demandé que soit révisée la décision originale de septembre 1970 qui préconisait la continuation de ce service. A l'issue de l'audience publique qu'elle a tenue à Guelph, la Commission a autorisé le CN à supprimer le service, invoquant comme principale raison une baisse sensible du trafic-passagers résultant de l'instauration, en 1974, du service de banlieue "GO" desservant Toronto et Georgetown.

La seconde décision se rapportait au service du CN entre Deux-Montagnes et Grenville (Québec). Après une audience publique tenue à Montréal, le CN a été autorisé à supprimer le service, du fait que ses revenus avaient sensiblement baissé, que le nombre de ses passagers était minime, que d'autres systèmes de transport desservaient adéquatement les points concernés, et que les exigences éventuelles du secteur seraient pleinement satisfaites par l'ensemble des services à la disposition du public.

Une audience a été tenue à Ville de Léry (Québec) sur une requête par la ville de Châteauguay Centre qui voulait rétablir le service de trains de voyageurs qui reliait Valleyfield, Châteauguay et Montréal. Aucune décision n'avait été rendue à la fin de l'année.

Après la tenue d'audiences, en 1975, la Commission a

émis des ordonnances relatives à deux embranchements mineurs en Ontario. Elle a également décrété que deux services devaient être maintenus dans l'intérêt public, à savoir la subdivision Kaslo de CP Rail, en Colombie-Britannique, et une partie de la subdivision Penetang du CN, en Ontario.

A la fin de l'année, le cas de la subdivision Minto de CP Rail, au Nouveau-Brunswick, était encore à l'étude et les

audiences sur la subdivision Shore Line de CP Rail, également au Nouveau-Brunswick, devaient se poursuivre en 1976. Durant l'année, le CN a instruit la Commission de son intention d'abandonner cinq autres embranchements.

* * * * *

En 1975, la Commission a poursuivi sa politique de déléguer des membres de son personnel à plusieurs séminaires sur la question des Prairies pour discuter des prix de revient des chemins de fer, des paiements en subsides, et des règlements de la Commission sur l'abandon des embranchements.

* * * * *

Le personnel de la Commission a inspecté les éléments matériels de divers embranchements afin de dresser un inventaire sur lequel serait basée la vérification des subsides. En tout, ils ont inspecté 12,000 milles de voies ferrées.

De plus, en poursuivant son procédé de vérification et en se basant sur certaines autres conclusions d'ordre économique, la Commission a certifié et payé une somme additionnelle de \$12,000,000, en compensation des pertes encourues entre 1969 et 1973.

EMBRANCHEMENTS

Vers la fin de 1974, le gouvernement avait amorcé une nouvelle politique sur le gel des embranchements dans les trois provinces des Prairies.

Cette nouvelle politique établissait un réseau de base de 12,413 milles que les chemins de fer devaient continuer d'exploiter jusqu'à l'an 2000. D'autres embranchements, d'une longueur totale de 6,283 milles, devaient demeurer en exploitation obligatoire au moins jusqu'à la fin de l'année 1975. En décembre 1975, cette protection a été prolongée jusqu'à la fin de 1976 afin de permettre à la Commission Hall de compléter son examen des lignes en question, et de déterminer leurs conditions actuelle et future.

La politique n'avait fait aucune détermination quant aux 525 derniers milles d'embranchements de la région des Prairies. A ce sujet, le Comité des transports par chemin de fer a tenu des audiences, sur place, pour obtenir le plus de renseignements possible sur ces 25 lignes non protégées. Une ordonnance a, par la suite, dicté la continuation du service sur plus de 52 milles, tandis que le Comité réservait sa décision par rapport à 111 autres milles et autorisait l'abandon de 362 milles.

ils peuvent bénéficier d'un remboursement équivalant à 100 pour cent des pertes réelles certifiées et, dans les cas de services de trains de voyageurs, jusqu'à concurrence de 80 pour cent des pertes réelles certifiées.

Avant 1975, les chemins de fer devaient soumettre leurs réclamations avant la fin de chaque année civile, et les réclamations détaillées pour chaque ligne ou service de trains de voyageurs étaient par la suite analysées par la Commission pour que soit déterminées la perte réelle et le montant des subsides. Les chemins de fer devaient donc attendre un an ou presque avant d'être payés.

Pour alléger le fardeau financier causé par ces délais, le gouverneur en conseil a décrété, en 1975, le Règlement sur les paiements anticipés versés aux chemins de fer qui, sur recommandation de la Commission, consent des paiements anticipés sur l'estimation des pertes encourues par les lignes et services éligibles durant l'année courante d'exploitation.

En vertu de cette condition du budget supplémentaire approuvé par le Parlement, des paiements anticipés de \$200,000,000 ont été versés aux chemins de fer avant la fin de 1975.

* * * * *

Les tableaux ci-annexés indiquent, en détail, les réclamations et les paiements, de l'ordre de \$219,403,815, effectués au cours de l'année 1975, se rapportant aux pertes encourues par les chemins de fer en 1974.

Dans une première application des lignes directrices, la Commission a réduit le total des revenus additionnels qu'elle

aurait autrement consenti à la British Columbia Telephone Company

en réponse à sa requête en majoration tarifaire. A la fin de

l'année, la Commission étudiait, dans l'optique des lignes direc-

trices, certains projets de majoration tarifaire applicables aux

affrètements aériens avec réservation anticipée (ABC), ces nouveaux

tarifs devant entrer en vigueur au début de la saison 1976.

* * * * *

Historiquement, ni la Commission, ni les agences qui

l'ont précédée, n'avaient accordé de dépens aux parties qui compa-

raisaient aux audiences publiques.

La Commission a tenu, en avril, une audience de trois

jours pour entendre les arguments de l'Association des consommateurs

du Canada en faveur de l'octroi, en certaines circonstances, de

dépens aux parties intervenantes.

En fin d'année, la Commission étudiait le rapport que

lui avait soumis un de ses commissaires qui avait entendu les

exposés de dix parties, en la matière.

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS AUX CHEMINS DE FER

Aux termes de la Loi nationale sur les transports,

sanctionnée en 1967, les chemins de fer ont droit à une compen-

sation fédérale en dédommagement des pertes subies dans

l'exploitation de services non rentables qu'ils sont tenus de

maintenir dans l'intérêt public. Dans les cas d'embranchements,

Le programme anti-inflationniste que le gouvernement a adopté en octobre, a conféré à la Commission canadienne des transports une responsabilité accrue dans les domaines de réglementation et de surveillance de majorations tarifaires et de marges bénéficiaires applicables aux sociétés de transport et de télécommunication sous juridiction fédérale.

Aux termes de la Loi anti-inflation, la Commission doit veiller à ce que les majorations tarifaires qui lui sont proposées soient conformes aux lignes directrices en matière de prix et de marges bénéficiaires, afin de s'assurer que ces majorations ne dépassent pas les limites établies.

En ce qui a trait aux chemins de fer, la Commission n'a pas le pouvoir juridique de modifier, de son chef, un tarif comportant une majoration applicable à des taux de transport de marchandises. Cependant, en décembre dernier, un décret du Cabinet chargeait la Commission de suivre les effets des majorations tarifaires accordées aux chemins de fer, et de déterminer si les taux qui en résultent sont conformes aux dispositions des lignes directrices. La Commission doit rapporter au Cabinet toute infraction aux lignes directrices.

La Loi confère à la Commission le pouvoir de suspendre, reporter ou modifier tout changement aux tarifs des transporteurs aériens, des sociétés de télécommunication sous juridiction fédérale, et de certaines compagnies nationales de transport par eau.

Table des matières

1	Avant-propos
2	Réclamations et paiements aux chemins de fer
4	Embranchements
6	Services de trains de voyageurs
7	Audience sur la "Canada Connecting Railway"
8	Commission sur les coûts du transport du grain par chemin de fer
8	Sécurité des chemins de fer
11	Déplacement des lignes de chemin de fer
12	Audiences sur les tarifs
14	Statistiques sur le Comité des transports par chemin de fer
17	Services aériens nationaux
19	Statistiques sur le Comité des transports aériens
21	Transport international (par air)
24	Télécommunications
30	Statistiques sur le Comité des télécommunications
30	Transport par eau (national)
34	Statistiques sur le Comité des transports par eau
39	Transport par eau (international)
41	Transport intermodal international
42	Véhicules à moteur
45	Pipe-lignes pour denrées
45	Révision
46	Recherche
50	Commissaires et autre personnel

Membres de la

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

1975

Président: l'hon. E. J. Benson

Vice-président: M. Guy Roberge

Vice-président: (Recherche) M. R. R. Cope (1)

M. A.P. Campbell

M. H.H. Griffin (2)

M. R.M. March

Mme Anne Carver

M. D.H. Jones

M. L.R. Talbot

M. J.F. Clark

M. E.H. Laborde

M. J.B.G. Thomson

M. J.T. Gray

M. G.F. Lafferty

M. J.M. Woodard

M. J.A.D. Magee

(1) A démissionné le 24 septembre

(2) A pris sa retraite le 31 décembre

Secrétaire: M. Harris Arbique

Comités

Transports aériens

M. Thomson

Transport de denrées par pipe-line

M. Lafferty

Politique en matière de transport international

M. Clark

Transports par véhicule à moteur

M. Magee

Transports par chemin de fer

M. Jones

Révission

M. Roberge

Télécommunication

Mme Carver

Transports par eau

M. Campbell

275, rue Slater, Ottawa, Canada.

K1A 0N9



Canadian TRANSPORT
Commission
Commission canadienne
des TRANSPORTS

L'honorable Otto Lang, député,
Ministre des Transports,
O t t a w a, Ontario.

Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 28 de la

Loi nationale sur les transports, j'ai l'honneur
de vous présenter sous ce pli le neuvième rapport
annuel de la Commission canadienne des transports
pour l'année terminée le 31 décembre 1975.

Agréé je vous prie, Monsieur le

Ministre, l'assurance de mes sentiments distingués.

Le Président de la
Commission canadienne
des transports,

E. J. Benson.

Pièce jointe

Information Canada
Ottawa, 1976
No de cat.: T11-1975

Nouvième rapport annuel

de la

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

1975

Nouvi me rapport annuel

de la

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

1975

(ENGLISH ON REVERSE)

A 87
A 56

Government
Publications

Canada

**The Tenth Annual Report
of the
CANADIAN TRANSPORT COMMISSION
1976**



(FRANÇAIS AU VERSO)

**The Tenth Annual Report
of the
CANADIAN TRANSPORT COMMISSION
1976**



Canadian TRANSPORT
Commission

Commission canadienne
des TRANSPORTS

The Honourable Otto Lang, M.P.,
Minister of Transport,
O t t a w a, Ont.

My dear Minister:

I have the honour to present
herewith the tenth annual report of the
Canadian Transport Commission, made pursuant
to section 28 of the National Transportation
Act, for the calendar year ended December 31,
1976.

Yours sincerely,

E. J. Benson,
President,
Canadian Transport Commission.

Members of the
CANADIAN TRANSPORT COMMISSION
1976

President: Hon. E. J. Benson

Vice-president: Guy Roberge

Vice-president: (Research) Yves Dube (1)

Malcolm Armstrong (2)	J. T. Gray	J. A. D. Magee
Ralph Azzie (3)	D. H. Jones	R. M. March
A. P. Campbell (4)	E. H. LaBorde	L. R. Talbot
Anne Carver	G. F. Lafferty	J. B. G. Thomson
J. F. Clark (5)		J. M. Woodard

(1) Appointed June 1 (2) Appointed September 1

(3) Appointed May 27 (4) Retired December 30 (5) Retired August 31

Secretary: Harris Arbique

Committees

Air Transport

Commodity Pipeline Transport

International Transport Policy

Motor Vehicle Transport

Railway Transport

Review

Telecommunication

Water Transport

Chairmen

Mr. Thomson

Mr. Lafferty

Mr. Roberge (Pro Tem)

Mr. Magee

Mr. Jones

Mr. Roberge

Mrs. Carver

Mr. Campbell

275 Slater Street, Ottawa, Canada

KIA ON9

Table of Contents

Introduction.....	1
Railway Claims and Payments.....	2
Branch Lines.....	3
Reciprocal Grain Agreement.....	4
Passenger-train Services.....	5
Railway Grade Crossing Fund.....	6
Railway Safety.....	7
Railway Relocation.....	8
Traffic and Tariffs.....	9
Railway Construction and Installations.....	12
Railway Transport Committee Statistics.....	12
Domestic Air Services.....	15
Air Transport Committee Statistics.....	18
International Transport (Air).....	20
Telecommunications.....	23
Water Transport (Domestic).....	27
Water Transport Committee Statistics.....	29
International Transport (Water).....	32
International Multimodal Transport.....	33
Motor Vehicle Transport Committee.....	35
Commodity Pipelines.....	38
Review Committee.....	39
Research.....	40
Commission Members and Staff.....	43
Appendix	

INTRODUCTION

A major program of railway passenger-train hearings in response to a Government policy directive highlighted activity of the Canadian Transport Commission in 1976.

The directive called for the development of a "basic single service network of rail passenger services across Canada... avoiding duplication of service" and gave priority to a plan for transcontinental service between Western and Central Canada.

It asked the Commission to "determine public interests and concerns" through public hearings and the Commission subsequently carried out a hearing schedule involving 35 cities and towns. The hearings dealt with the two transcontinental routes and 13 lightly-patronized regional services in Quebec, Ontario and the Western Provinces.

During 1977 the Commission intends to hold hearings to review the services between Montreal and the Maritime Provinces and regional services within the Maritimes.

* * * * *

Increased costs continued to be a severe problem for carriers in all modes of transport and this was reflected in the frequency of rate increases and higher payments of statutory subsidies for uneconomic services operated in the public interest.

Under the Anti-Inflation Act the Commission is responsible for the application of anti-inflation guidelines to transportation companies coming under federal jurisdiction. This is being done by a monitoring of profit margins to ensure that carriers do not breach the guidelines.

* * * * *

The 1975 report made reference to hearings on a request from the Consumers' Association of Canada that the Commission adopt a policy of awarding costs in certain circumstances to intervening parties appearing at public hearings.

After lengthy consideration of the evidence and arguments by 10 interested parties, the Commission decided not to depart from the policy followed by its predecessor agencies and continued by the Commission since its inception in 1967.

RAILWAY CLAIMS AND PAYMENTS

Under the National Transportation Act the railways are entitled to compensation for losses incurred on uneconomic services they are ordered to continue operating in the public interest. The railways are required to submit detailed claims for each line or service for analysis and approval by the Commission. The payment is 100 per cent of the certified loss on branch lines and 80 per cent on passenger-train services.

The Railway Advance Payment Regulations enacted in 1975 provide for advance payments on estimated losses incurred by eligible lines and services in the current year of operation. In this way the railways are relieved of the financial burden of awaiting the Commission's determination of their actual losses before receiving compensation. These payments, made each month, amounted to \$244,000,000 in 1976.

* * * * *

Tables appended to this report show in detail the claims and payments for railway losses incurred in 1975 operations.

In addition, the Commission, through a continuing process of verification and further economic findings, certified and recommended payments for a further \$12,500,000 on 1969-74 claims.

BRANCH LINES

Fourteen public hearings were held on CNR and CP Rail applications to abandon branch lines. Six abandonment approvals were issued, six decisions are pending, a portion of one branch line was ordered maintained in service and one hearing was adjourned until 1977.

A report was issued on the CP Rail application to abandon a portion of a line in New Brunswick between Minto and Pennlyn. Although CP Rail and CNR were directed to negotiate

an agreement on the handling of traffic at Chipman, the agreement had not been completed by year-end.

Following consideration of written representations on the suspension of CP Rail barge operations on Kootenay Lake in British Columbia, the Railway Transport Committee issued a decision that the barge operation falls within the definition of a "branch line" and ordered CP to reinstate barge service between Procter, Kaslo and Lardeau.

Five new branch line abandonment applications were filed by the CNR and three by CP Rail.

The Branch Line Inspection Program that started in 1975 was completed. This program, designed to help make a final determination of subsidy claims, assessed the condition and determined the quantity of road property components for 180 branch lines in Manitoba, Saskatchewan and Alberta.

RECIPROCAL GRAIN AGREEMENT

Implementation of a Reciprocal Grain Agreement resulted in grain cars being routed via the shortest rail route to Vancouver instead of being routed via the originating railway. Previously, a considerable cross-haul of grain loads and empties had occurred between Calgary and Edmonton. The Commission acted as an intermediary in the establishment of the agreement by the railways.

PASSENGER-TRAIN SERVICES

On January 29, in a policy statement on railway passenger services, Transport Minister Otto Lang announced a major program to develop an improved basic network of rail services in Canada. Included with this statement was a policy paper outlining the role of the Canadian Transport Commission in this program:

"The government is asking the Canadian Transport Commission to conduct a series of public hearings... to ensure that the views of Canadians continue to be determined and taken into account in arriving at a national passenger service network."

Subsequently, the Commission held 33 days of public hearings in 14 cities along the routes of the Montreal/Toronto-Vancouver transcontinental services. A Summary of Findings outlining the major points raised at the hearings was published and a Preferred Plan for transcontinental service was to be issued for public discussion early in 1977.

Thirteen other passenger-train services were reviewed at 22 public hearings held in Victoria, Courtenay, Prince George, Smithers, and Prince Rupert in British Columbia; St. Paul, Stettler, and Jasper in Alberta; Melfort and Lloydminster in Saskatchewan; Dauphin, Manitoba; North Bay, Cochrane, Sault Ste. Marie, and Fort Frances in Ontario;

Richmond, Victoriaville, Quebec City (2), Mont-Laurier, Ste Agathe, and La Malbaie in Quebec. Decisions on these regional services were in preparation.

Algoma Central Railway applied to discontinue its sole passenger-train service, between Sault Ste. Marie and Hearst, Ont. The application was being studied.

An application for the re-establishment of passenger-train service between Valleyfield, Beauharnois, Chateauguy and Montreal was considered at a public hearing held in 1975 at Ville de Lery, Que. In a decision issued early in 1976 the Commission said a case had not been made for such a service.

RAILWAY GRADE CROSSING FUND

There were 1,760 applications for approval of various works for the protection, safety and convenience of the public at railway crossings.

Approval was given for 335 projects which qualified for assistance from the Railway Grade Crossing Fund totalling \$18,825,511. Expenditures from the fund amounted to \$30,094,609 for work done during the year, most of it on projects approved in previous years.

Projects qualifying for assistance included 26 grade separations, 255 installations of new or improved automatic protection and 54 improvements to grades of approach and/or vision.

Another 1,188 projects were approved which did not

qualify for financial assistance.

In addition, processes were completed and recommendations made to the Minister of Transport resulting in the approval of special grants totalling \$29,415,661 for crossing projects in New Westminster, B.C., Calgary, Edmonton, Ottawa and the following other Ontario locations: Brantford Township, Cainsville, Etobicoke, Markham, Oakville, Peel, Petawawa Township and Scarborough.

A major rail relocation project was completed in Quebec City. CP Rail's Palais Station has been closed and new facilities on St. Sacrement Blvd. are now in use. The CNR now uses its Ste. Foy Station as the Quebec City terminal.

RAILWAY SAFETY

The Commission has regrouped all functions relating to railway safety in the new Safety and Standards Branch which is responsible for the development of standards to be used in the assessment of the railways' adherence to safety regulations. It will also be responsible for accident investigations and the gathering of data related to safety.

District officers investigated 302 derailments and 31 collisions between trains. There was an encouraging decline from the 321 derailments and 48 collisions investigated the previous year.

The breakdown of derailments and collisions by

carrier, with the 1975 comparison bracketed, was as follows:

Derailments: CNR 189 (225), CP Rail 99 (86), Algoma Central 4 (0), Quebec North Shore and Labrador 3 (1), Northern Alberta 4 (0), Burlington Northern 1 (3), Chesapeake and Ohio 1 (4), Quebec Central 1 (0).

Collisions: CNR 18 (31), CP Rail 11 (17), Burlington Northern 1 (0), Quebec North Shore and Labrador 1 (0).

These derailments and collisions resulted in three deaths and 216 injuries, compared to three deaths and 177 injuries the year before.

There were 360 accidents at level crossings which caused the death of 92 persons and injured 463. This compares with 384 such accidents in 1975 which resulted in the death of 93 persons and injured 516.

RAILWAY RELOCATION

The Railway Relocation and Crossing Act provides that a municipality may, with provincial approval, apply for federal aid in the preparation of railway relocation plans that would facilitate urban redevelopment and transportation improvements.

Funding for the studies is provided jointly by the Ministry of Transport and the Ministry of State for Urban Affairs. To the end of 1976 grants had been approved for relocation studies in Kamloops, B.C., Lethbridge, Alta., Red Deer, Alta., Edmonton, Regina and Truro, N.S.

Following completion of these studies applications may be made to the Commission for approval of the resulting re-location plans. None of the projects has yet reached this stage.

TRAFFIC AND TARIFFS

The Anti-inflation Act of 1975 and a subsequent Government order directed the Commission to monitor increases in railway revenues to assure that railway net income remained within the anti-inflation guidelines on prices and profits.

A report was issued in 1976 on a study of freight rate increases which found that the CNR and CP Rail were well within the allowable profit limits on freight operations. It also contained projections for 1976 which indicated that both major carriers would end the year with net freight income in compliance with the guidelines.

A similar study of passenger and commuter fares was completed for issuance early in 1977.

* * * * *

Special tariff studies were initiated on three new freight rate appeal applications under Section 23 of the National Transportation Act. Section 23 provides that any person may apply to appeal against a rate on grounds that it is prejudicial to the

public interest.

The new applications were by McIntyre Mines Ltd. against rates on coal shipments from its Alberta mine properties; Cansulex Ltd. against rates on sulphur shipped from Ram River, Alta., and Cancel Ltd. against pulpwood rates in British Columbia.

* * * * *

Work was completed on a major auditing project to verify railway claims for compensation to recover part of the revenues lost during a voluntary freight rate freeze requested by the Government. The 23-month freeze expired at the end of 1974. The payment to railways under federal regulation amounted to \$117,889,000.

In March of 1976 the Government decided to extend the compensation program to carriers in other modes of transport that compete with the railways and were forced by the rail freeze to restrain increases in their own rates. This provided up to \$10 million for trucking companies and up to \$3 million for water transport companies and railways outside federal regulation whose rates are related to those of the federally-regulated railways. Auditing of the additional claims was completed by the end of the year and a report was to be issued early in 1977.

* * * * *

A cabinet decision on an appeal against freight rates on rapeseed meal and oil directed the Commission to establish minimum compensatory rates for these products, shipped from plants in Western Canada.

Special cost studies were carried out to determine the compensatory rate levels and the railways were ordered to file the appropriate tariffs.

Two Western Canadian processing companies subsequently filed applications with the Federal Court of Canada for leave to appeal the rate order on questions of law and jurisdiction.

* * * * *

For some years CP Transport trucks have been handling rail freight pickup and delivery service to many Saskatchewan rail points on behalf of CP Rail.

In the spring of 1976 CP Transport announced that it would not renew its intraprovincial trucking licences and would arrange with local truckers to provide service.

The Commission set up a monitoring program to determine the effects of the new system and later carried out a series of public hearings in the province to investigate the adequacy of freight service to CP points. A report was being prepared for issuance early in 1977.

RAILWAY CONSTRUCTION AND INSTALLATIONS

Installation of about 160 miles of centralized train control signalling was approved as well as changes to about 500 miles of existing signalling. Also approved were the installations of, or changes to six interlockers.

In order to accommodate a projected growth in traffic, the CNR applied to expand its facilities in British Columbia and Ontario by double-tracking a portion of the Bala, Redditt and Yale Subdivisions. Work is progressing on the latter two locations.

Approval was given for construction of an additional 8.9 miles of CP Rail track on the main line near Salmon Arm, B.C., to bypass a steep grade and sharp curves for westbound traffic. Provision was also made for the establishment of a working group to ensure that certain conditions are met in constructing the line across a prime agricultural area.

Work is progressing on construction of the Edmonton rapid transit line with operation scheduled for early 1978.

RAILWAY TRANSPORT COMMITTEE STATISTICS

The Railway Transport Committee issued 2,184 orders, 16 decisions and six reports of Commissioners.

Public hearings on railway matters were held at Courtenay, Smithers, Prince George, Prince Rupert, Victoria and Vancouver, B.C.; Edmonton, Calgary, St. Paul, Stettler and Jasper, Alta.; Lloydminster, Regina, Swift Current, Saskatoon, Melville,

Melfort, Moose Jaw, Prince Albert, Yorkton and Estevan, Sask.; Winnipeg, Brandon and Dauphin, Man.; Ottawa, Toronto, Sudbury, Renfrew, Thunder Bay, Sault Ste. Marie, Fort Frances, Windsor, North Bay, Cochrane, Midland and Wiarton, Ont.; Montreal, Richmond, Victoriaville, Quebec City, Mont-Laurier, Ste. Agathe, La Malbaie, Knowlton, St. Hyacinthe, Sawyerville and St. Stanislas, Que.; Saint John and Fredericton, N.B.; Port Hawkesbury, Arichat, Stellarton and Caledonia, N.S.

These hearings involved a total of 109 days of sittings.

* * * * *

Grain movement co-ordinators continued their activities at Vancouver, Victoria, Prince Rupert and Thunder Bay. In the crop year which ended July 31, through-put at the West Coast ports totalled 258.2 million bushels and at Thunder Bay, 522.2 million bushels. This compares with 255.3 million bushels at the West Coast ports and 442.8 million bushels at Thunder Bay during the crop year ending July 31, 1975.

* * * * *

The railways continued their programs of centralization through the establishment of service centres. Two CNR Servocentres were approved involving the closing of 26 station agencies and seven caretaker points. Two Chesapeake and Ohio

control centres involving the closing of seven station agencies were also approved. Eight other CNR applications were under study.

* * * * *

The railways filed 52,189 freight tariffs, 1,007 involving agreed charges, and 497 passenger tariffs. There were also 1,158 express tariffs filed. At the end of the year 295 agreed charges were in effect involving 1,505 shippers.

* * * * *

The Railway Transport Committee staff organization was restructured, effective in December, into five branches to achieve a better division of areas of responsibility.

The branches and their main divisions:

Executive--Policy implementation, program coordination and evaluation, secretariat.

Safety and Standards--Railway standards, rail accident audit.

Rail Systems Development--Rail relocation, rail crossing and constructions.

Rail Services--Infrastructure and equipment assessment, rail systems performance evaluation.

Rail Economic Analysis--Rail services analysis, costing systems, accounting systems.

DOMESTIC AIR SERVICES

One of the developments in regional air service was the approval of an Edmonton-Kelowna-Vancouver route for Pacific Western Airlines which was the subject of a public hearing at Kelowna in 1975.

Nordair was authorized to add Quebec City to its Montreal-Fort Chimo service and Quebecair received approval to use Boeing 727 aircraft on its routes Quebec City-Val d'Or-Rouyn and Bagotville-La Grande 2.

Nordair and Transair also initiated a transfer of some of their local air service routes to local carriers in their respective regions.

In other local air service developments, Bradley Air Service, operating as First Air, was licensed to provide a Twin Otter schedule between Ottawa and the Mirabel International Airport near Montreal, with DC3 aircraft as backup when necessary. Approval was on an experimental basis for a two-year period.

Time Air, a local carrier operation mainly in Alberta, was authorized to introduce the new Short SD3-30 aircraft on its routes. This aircraft, which provides 30 seats, supplements the smaller Twin Otter.

In 1976, as in the two previous years, increased operating costs continued to be a major problem for the air industry.

Air Canada, CP Air and the five regional carriers filed two fare increases amounting to nine per cent in April

and 4.5 per cent in September. The first was attributed to higher costs for labour, maintenance and engine parts, the second to increased fuel prices, new airport charges and the cost of security measures.

In both instances carriers were directed to provide detailed financial information in justification of the higher fares. This material was analyzed to ensure that the increases complied with requirements of the regulations under the Anti-Inflation Act.

* * * * *

A 15-day series of public hearings was held in the four Atlantic Provinces on three applications for new services in that region.

It resulted in decisions giving Atlantic Central Airlines authority to serve Charlo, Moncton and Grand Falls, N.B., and Digby, N.S., while Eastern Flying Services obtained approval for service to Trenton, N.S., on a permanent basis.

Eastern Provincial Airways had applied for a Twin Otter service to 23 points in the region, 14 of which are served on other EPA licences, but the Commission panel found that the proposed service was not required by present and future public convenience and necessity.

* * * * *

Transport Minister Otto Lang announced in mid-year that the Government was willing to provide up to \$2 million for start-up costs involved in the establishment of air services to certain points in Manitoba and Saskatchewan.

The Minister directed the Commission to invite proposals on the operation of specific routes and to provide him with a detailed assessment of the submissions received. The routes involved jet service between Regina, Brandon and Toronto and jet or non-jet service linking Saskatoon, Yorkton, Dauphin, Brandon and Winnipeg.

Following public notice setting out detailed requirements for the proposals, nine were received. An assessment of these was made and a report submitted to the Minister for his further consideration.

* * * * *

A general review of the requirement for and adequacy of commercial air services in Quebec north of a line drawn between Great Whale River and Schefferville was launched at a series of public hearings in Montreal and Ottawa.

In addition to the review, the hearings dealt with applications by existing carriers for additional services in the area and by the Northern Quebec Inuit Association proposing to establish a new operation to be called Air Inuit.

Proceedings were continuing at the end of the year.

* * * * *

Nearly four years ago, when the Advance Booking Charter (ABC) concept was introduced for international charter flights, the Commission sent a letter to the air industry and other interested groups requesting comment on the possible extension of ABC rules to charter travel between Canadian cities. The replies showed there was little or no interest in the idea at that time.

During 1976 there were indications that some interest had developed in domestic ABCs for vacation travel and in October the Air Transport Committee sent out a similar letter. A number of replies were received, both supporting and opposing the proposal, and the matter was to be considered further in 1977.

AIR TRANSPORT COMMITTEE STATISTICS

The Air Transport Committee began the year with 357 applications under consideration and during the year received another 870, an increase of 11.6 per cent over the previous year. It dealt with 875 and at the end of 1976 had 352 still under examination.

Of the applications dealt with, 620 were approved, 111 denied and 144 cancelled or withdrawn. A total of 1,217 Decision and Order documents and 431 Public Notices were issued.

The Committee held public hearings at St. John's Nfld., Charlottetown, Halifax, Fredericton, Montreal, Ottawa,

and Churchill, Man., involving 16 applications and a total of 35 sitting days.

* * * * *

Importation of aircraft for short-term commercial use totalled 23 fixed-wing compared to 17 in 1975. Fourteen were in support of the Eastern Canada budworm spray program. There were no rotary-wing aircraft imported for short-term use in Canada.

Licensing inspections covered 360 bases representing 41.6 per cent of licensed bases. This program involved 207 days of inspection work.

A total of 256 cases involving alleged violations of the Aeronautics Act and/or Air Carrier Regulations was handled. Seven led to convictions, 21 have charges pending, 195 were resolved through staff action and 33 cases were still outstanding.

At the end of 1976 there were 1,379 licensed carriers, 1,282 operating fixed-wing aircraft and 97 operating rotating-wing equipment. Of the total carriers, 755 were domestic and 624 foreign.

The Committee dealt with 353 complaints concerning unsatisfactory service by air carriers and the adverse impact of particular fares and rates.

Two regional carriers, Eastern Provincial Airways

and Quebecair, were paid, on account, \$1,100,000 to subsidize the operation of unprofitable routes deemed to be essential in the public interest. It is estimated that final settlement of the 1976 subsidies will result in a total payment of about \$2,000,000, the same as in 1975.

INTERNATIONAL TRANSPORT (AIR)

Negotiations were concluded with France and Poland which resulted in Air France gaining entry to Toronto and L.O.T. (Polish Airlines) being authorized for service between Poland and Montreal.

Discussions were held with Greece and Belgium on their requests for access to Toronto for their airlines. These were denied on the basis of a statement by the Minister of Transport that there would be "no further entry of air carriers from other countries into Toronto until additional facilities become available for the Toronto Region." Negotiation of air agreements with several other countries was deferred on the same basis.

Preparations were made for possible negotiations with Spain, Mexico and Japan early in 1977.

* * * * *

During the year, steps were taken towards ratification by Canada of Protocols 3 and 4 adopted at the International Conference on Air Law at Montreal in 1975,

modifying the existing liability regime of airlines in international transport.

* * * * *

In international air charter travel, the year was marked by a sharp decline in Inclusive Tour Charter (ITC) flights out of Canada.

Approvals were issued covering 8,801 return ITC flights involving 1,180,817 aircraft seats, compared to 12,530 return flights and 1,725,967 seats approved during 1975.

Most of the drop was in ITC flights to the Caribbean which went from 6,775 to 3,852. This was mainly due to the development of Contract Bulk Inclusive Tour (CBIT) fares on scheduled airlines. These fares allow the scheduled carriers to sell low-priced blocks of seats to tour operators who combine them with prearranged hotel or resort accommodation and market them in the same way as ITC packages.

ITC flights to other destinations were also affected by the CBIT fare competition, in varying degrees. Return flights to popular sun spots, with the 1975 comparisons bracketed, were: Continental United States 3,409 (3,537), Mexico 774 (969), Hawaii 486 (841), South America 99 (1) and Spain 1 (132).

This was the first year-to-year decrease in ITC flights since regulations allowing this type of packaged holiday travel were introduced 10 years ago. But the number of return flights approved during 1976 still was 27 per cent higher than in 1974.

* * * * *

Notice was given to the air industry and interested groups of an Air Transport Committee proposal to amend the regulations governing the operation of ITCs. It would have the effect of making lower fares available and allowing shorter stays.

The existing price formula requires that the package price for an ITC be at least 115 per cent of the lowest regular air fare between the points involved. It is proposed to substitute a rule basing minimum adult prices on the actual per-seat cost of the air charter plus \$15 a night. For children under 12 accompanying an adult the nightly rate would be a minimum \$7.50.

Tours now must be a minimum seven days for destinations within Canada, the U.S., the Caribbean, Mexico and Central America. For other points the minimum is 10 days in winter and 14 in summer.

It is proposed to reduce these minimums to 72 hours for Canada, the U.S., the Caribbean, Mexico, Central America and the north shore of South America, and to seven days for other regions the year 'round.

Comments on the proposals were received from a number of parties and the matter was being further considered at the end of the year.

* * * * *

Advance Booking Charters (ABCs) of Canadian origin continued to increase, with 2,207 return flights compared to 1,645

the previous year. The number of seats offered rose to 552,231 from 402,003. ABC flights into Canada from foreign points of origin jumped to 1,023 from 867.

The breakdown for ABCs of Canadian origin was 2,000 transatlantic, 89 to continental U.S. points, 78 Hawaii, 35 Caribbean and 5 transpacific.

There were 1,492 international charter flights of Canadian origin which operated under entity and common purpose regulations and 654 flights into Canada from other countries under similar rules. There also were 222 charters into Canada from foreign points under affinity rules which no longer apply for charters out of Canada.

TELECOMMUNICATIONS

In September of 1975 Canadian National Telecommunications applied for changes in long distance rates between points in Newfoundland and between points in Newfoundland and other Canadian provinces and St-Pierre and Miquelon.

The rates proposed within Newfoundland were identical to those then in use by the Newfoundland Telephone Company and were estimated to have results ranging from a maximum revenue loss of 1.17 per cent to a maximum revenue increase of 0.53 per cent. The new rate scale between Newfoundland and other Canadian provinces and St-Pierre and Miquelon was estimated by the company to increase revenues

by about \$7,100 per month or about one per cent.

The only representation received was from James Paton Memorial Hospital at Gander complaining about the quality of service. CNT replied that new equipment was being installed which would improve the service.

The application was approved in January of 1976.

* * * * *

Late in 1975 the Telecommunication Committee approved certain rate increases requested by British Columbia Telephone Company, subject to restrictions outlined in an Addendum to the decision which applied the Anti-Inflation Guidelines as they were then understood. The Addendum had the effect of rolling back the rates which the Committee had found to be just and reasonable to a level which would reduce estimated 1976 revenues by \$6.7 million. These lower rates became effective January 1, 1976.

In an application February 16, B.C. Tel asked the Committee to review this Addendum and restore the rates originally approved. With the issuance of the Anti-Inflation Regulations, it had become clear that under the Anti-Inflation Act the Commission had a responsibility not only to apply the Guidelines but to modify them where, in its opinion, it was necessary to take account of the particular facts of the situation. The Committee therefore re-examined B.C. Tel's case and made certain

minor modifications to the Anti-Inflation Guidelines with respect to B.C. Tel's "base period" calculations.

After full review of B.C. Tel's updated forecasts of revenues and expenses for 1976, which indicated a deterioration in earnings as compared with the outlook during the hearing in 1975, the Committee issued a decision in May which withdrew the restrictions imposed in the Addendum. The Committee found that the rates originally approved in its 1975 decision were no longer estimated to contribute to "excess revenues" in 1976 under the Anti-Inflation Regulations, and allowed them to come into effect.

* * * * *

Canadian National Telecommunications and Canadian Pacific Telecommunications filed application in March for rate increases covering most of the telecommunications services they provide. The increases were estimated to produce \$6.9 million additional revenues based on projected levels of traffic for the full year 1976.

A public hearing was held in Ottawa in June with representatives of the Governments of Ontario and Quebec appearing with other intervenors. The Committee subsequently approved, with one minor exception, the increases requested in the application.

* * * * *

The Canadian Radio-television and Telecommunications Act was proclaimed to become effective April 1, transferring the regulatory jurisdiction over certain telecommunications common carriers from the Canadian Transport Commission to the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission on that date. The Act provided, however, that any telecommunication matters pending before this Commission on March 31 1976, would be disposed of by this Commission. This explains the issuance after April 1 of the CTC rate decisions on B.C. Tel and CN-CP Telecommunications referred to earlier in this report.

On April 1, all official files and records of the Telecommunication Committee were transferred to the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission. At the same time, as pre-arranged, 18 staff positions were transferred from the Telecommunication Committee to the other regulatory agency.

In anticipation of the transfer of jurisdiction, prior to Proclamation a series of meetings took place between Commissioners and staff of both Commissions in order to plan an orderly transition. It was agreed that certain procedures and studies which this Commission had planned or announced should await the transfer of jurisdiction. These included hearings on certain specific matters emanating from the Consultants' Report on the Cost Inquiry; further study of the Rate Adjustment Formula proposals; and a pre-hearing conference with interested parties to examine how best a further study of Bell Canada's non-urban services might be undertaken.

The Telecommunication Committee remained in existence throughout 1976 in order to be available, as required, to complete an orderly transfer of jurisdiction.

WATER TRANSPORT (Domestic)

The Atlantic Pilotage Authority, Great Lakes Pilotage Authority and Laurentian Pilotage Authority gave public notice of amendments to their pilotage tariffs, in accordance with the Pilotage Act. As referred to in the previous report of the Commission, objections were received in respect of certain proposed tariffs. As a result of these objections, the Water Transport Committee held public hearings in Halifax on the Atlantic Pilotage Authority proposed tariff and in Ottawa for the Great Lakes Authority proposed tariffs. With respect to the tariff proposal by the Laurentian Pilotage Authority, the Committee conducted an investigation without a hearing. Decisions relating to all three pilotage tariffs were issued.

* * * * *

With regard to the Coasting Trade Exemption regulations, the Commission received 45 applications for waivers and in eight cases suitable Canadian-flag vessels were found to be available. Included in the applications were three associated with a cable-laying project between Prince Edward Island and New Brunswick, one related to the carriage of a nuclear reactor in 1977 and one for entertainment during the

Olympic Games. All others were for cargo carriers.

Twenty-seven of the applications were for tankers, 24 involving transportation of petroleum products and the other three for molasses, sulphuric acid and calcium chloride. Three applications were received for the carriage of coal from the West Coast to the East Coast, one for an asphalt carrier, seven for general cargo vessels and two for passenger carriers of which one was a ferry between Newfoundland and Nova Scotia.

* * * * *

Two shipping conference agreements filed with the Commission and concerned with trade routes between North Europe and Canada and the United States were allowed to lapse. One agreement provided for the U.S. and Canadian conferences covering common sectors of the Northern European trade routes to meet on matters of mutual concern. The other was an arrangement between conferences serving Eastern Canadian and Eastern U.S. ports in the North Europe trades providing for the control of tariffs on cross-border movements of freight to and from Canadian or U.S. ports. These agreements were originally approved by the U.S. Federal Maritime Commission until October 31, 1975, but an application for extension of the agreements was not upheld and a public investigation and hearing were scheduled for May, 1976. However, prior to this date, the conferences who were parties to these agreements withdrew their applications.

* * * * *

Complaints were filed by a Mackenzie River licensed operator alleging contraventions of the provisions of the Transport Act by another Mackenzie River licensed operator together with an unlicensed operator. This matter was the subject of an investigation which included a public hearing in Ottawa. As a result of the investigation, an order was issued to the two companies which forbade the doing or continuing of operations similar in nature to those related in the complaints.

The Commission decided to undertake an extensive examination of the water transport services on the Mackenzie River and other navigable waters of the Northwest Territories, including the holding of a public hearing at Edmonton in the spring of 1977.

WATER TRANSPORT COMMITTEE STATISTICS

The Water Transport Committee administered agreements involving subsidies for 19 services, four on the West Coast, one on the Great Lakes and 14 on the St. Lawrence River and the East Coast.

During the year, subsidy payments were discontinued in respect of two services on the East Coast and one service on the West Coast. One new subsidy application was received, reviewed and rejected.

Subsidies to private operators for water transport services during the year totalled \$15,740,688, up from \$15,142,054 in 1975.

Member lines of shipping conferences were responsible for filing 21,601 documents with the Commission during 1976 in accordance with the requirements of the Shipping Conferences Exemption Act. At December 31, there were documents respecting 53 shipping conferences representing a total membership of 104 lines providing 361 services at North American ports, 75 of these lines offering 261 services at ports in Canada.

* * * * *

Twelve applications for water transport licences were received, three for the Great Lakes and nine for the Mackenzie River area.

Licences were granted to the three Great Lakes applicants, in respect of nine ships applied for:

<u>Licensee</u>	<u>No. of Ships</u>
Evans McKeil Workboats Ltd.	1
Great Lakes Barge Limited	4
Power Corporation of Canada Limited	4
	<hr/>
	9

An objection to the application of Great Lakes Barge was filed by Power Corporation. The findings of the Committee were that the objector had failed to prove that a licence, if granted, would be in excess of requirements for the Great Lakes area and accordingly it was decided that a licence be issued to Great Lakes Barge for 1976.

On the Mackenzie River, licensing authority was granted to eight operators in respect of 258 ships, as follows:

<u>Licensee</u>	<u>No. of Ships</u>
Arctic Cruise Lines Limited	1
Cooper Barging Service Ltd.	6
Kaps Transport Ltd.	30
Lindberg Transport Ltd.	12
Mac Tug Ltd.	2
Northern Transportation Company Ltd.	195
Streeper Bros. Marine Transport Ltd.	9
Little 3 Transport & Salvage Ltd.	3
	<hr/>
	258

An application was made by Cooper Barging for an extension to the area of operation authorized in its 1975 licence, and an objection to this extension was filed by another Mackenzie River operator. After reviewing the matter the Committee refused the extension and limited the licence to the area authorized in 1975. A licence was granted to Lindberg Transport covering 12 of the 15 ships applied for, since three had been declared by the company to be inoperative; and consideration of a third applicant, N.W.T. Arctic Ocean Services Ltd., was deferred pending receipt of information about its operation.

* * * * *

A new tariff of fees, approved by the Governor General in Council, came into force June 29 which fixed a fee

payable by a carrier for all licences issued under the Transport Act during a calendar year at \$100 plus 4 cents per ton, gross tonnage of any ship to which the licences apply. This replaces licence fees established by the former Board of Transport Commissioners for Canada.

* * * * *

During 1976, six companies engaged in water transportation filed notices of proposed acquisitions of interest in other water transport companies. In the cases of five companies, no objections were received and the Commission's files were closed. In the case of the final filing, received December 30, consideration was deferred until the New Year.

INTERNATIONAL TRANSPORT (Water)

The Commission has been involved for some time with the development of a draft international convention on the Carriage of Goods by Sea. This draft marks the final stages of international negotiation to replace the Hague-Visby Rules on ocean bills of lading which has been under way for several years in the United Nations Commission on International Trade Law. It was generally felt at the fall meeting of UNCITRAL that the latest draft forms a sound basis for a convention to be drawn up in a forthcoming plenipotentiary conference.

Continued study has been done of the convention

on the Code of Conduct for Liner Conferences, an issue which has remained lively in international circles. A Commission research report released in February shows that the impact of the cargo-sharing provisions of the Code on Canada would be small, unless a majority of the countries trading directly with Canada applied its cargo-sharing provisions.

The Commission is considering the economic impact on Canada of applying modified versions of the Code and any procedures which would be necessary to bring the present or a future version of the Code into force.

The Commission was involved in the preparation for the diplomatic conference held in November to deal with revisions of the 1957 Convention on Shipowners Limitation of Liability which has been drafted by the Legal Committee of IMCO, the Intergovernmental Maritime Consultative Organization.

Because of concern expressed in the Maritime Transport Committee of the Organization for Economic Co-operation and Development about the rate policies of state shipping fleets, a study has been undertaken of the importance of these fleets in Canadian trade. It indicated that only a small portion of Canadian trade is handled by state shipping fleets and that there is no concern over their activities in Canada.

INTERNATIONAL MULTIMODAL TRANSPORT

The Commission participated in the third session at Geneva of the Intergovernmental Preparatory Group (IPG) under

the auspices of the United Nations Conference on Trade and Development. It is preparing a convention on international multimodal transport of goods. Further studies were undertaken by the Commission and by federal departments in preparation for the resumed session scheduled in Geneva in 1977.

The Commission joined with the Ministry of Transport, the Department of Industry, Trade and Commerce and other federal departments in the development of the Canadian position for the meeting of the Ad Hoc Intergovernmental Group on Container Standards for International Multimodal Transport held in Geneva.

The object is essentially to develop an international convention regulating the dimensions and weight limitations of freight containers. The Commission will continue to co-operate in studies and consultations with industry in preparation for future international meetings on the subject. In co-operation with other government departments, the Commission participated in the work required to implement in Canada the International Convention for Safe Containers; meetings of the Interdepartmental Committee on Trade Distribution Systems; the Canadian Organization for the Simplification of Trade Procedures (COSTPRO) which is working to simplify and streamline transport documentation requirements, and the International Functions Committee of the Transportation of Dangerous Goods Secretariat which is housed in the Ministry of Transport.

MOTOR VEHICLE TRANSPORT COMMITTEE

Payments certified for truckers under the Atlantic Region Freight Assistance Act during 1976 amounted to \$23,360,421 compared with \$21,446,324 in 1975. The subsidy program for truck freight traffic, started in mid-1969, is similar to the Maritime Freight Rates Act which provides payments on railway freight shipments. (Payments under the MFRA were about \$17,100,000 in 1976).

Subsidy payments to truckers are divided into two categories: Subsidies on the movement of goods out of the "select territory" to other Canadian markets, and subsidies on the movement of goods between points in the select territory, which comprises the four Atlantic Provinces and Quebec points east of Levis and south of the St. Lawrence River.

In both categories truckers are required to apply to the Commission for a certificate making them eligible to file claims for subsidies on specific freight movements.

With respect to outbound movements, 711 truckers held qualifying certificates, an increase of 62 during the year. On movements within the territory, certificates were held by 3,875 truckers, an increase of 374.

Claims for Outbound Movements

In this category, 1,659 subsidy claims were filed during 1976 by highway carriers. The Commission certified 1,545

claims for payments totalling \$5,512,391.

Since 1969 there have been 8,571 claims filed on outbound freight traffic and of these 8,299 have been certified for payments amounting to \$21,968,921.

Claims for Intra-territory Movements

There were 11,071 claims filed during 1976 by highway carriers. The Commission certified 10,479 claims for payments totalling \$17,848,029.

The intra-territory subsidy was introduced in September of 1970. Since then there have been 49,701 claims of which 47,974 have been certified for total payment of \$74,607,585.

* * * * *

The Commission is empowered by Section 11 (x) of the Lord's Day Act to permit work by any transportation undertaking on Sunday that the Commission deems necessary in connection with the freight traffic of the undertaking. In reaching a decision, the Commission is required to have regard for the object of the Lord's Day Act -- that Sunday be a day of rest whenever possible -- and also for the object of preventing undue delay. Other provisions of the statute allow modes of transport other than bus and truck to carry on certain

operations on Sunday. The Supreme Court of Canada has ruled that only under authority of Section 11 (x) can bus and truck operations be permitted on Sunday.

The Motor Vehicle Transport Committee held hearings during 1976 on two applications pursuant to Section 11 (x), both involving trucking firms with extraprovincial long-haul operations. Both were approved.

Other applications under the Lord's Day Act are those which cover an emergency situation requiring a truck movement on Sunday. These are for one Sunday only or a few Sundays only during the year; they develop quickly, usually during the week in which the Sunday operation is necessary. During the year 109 such applications were approved.

* * * * *

The Motor Vehicle Transport Committee received 18 notices of proposed acquisitions under Section 27 of the National Transportation Act. The Commission under this section of the Act is empowered to disallow and render a proposed acquisition null and void if it finds that it is unduly restrictive of competition or otherwise prejudicial to the public interest. An investigation may be held only if there is an objection by any person affected or any association or other body representing carriers or transportation undertakings affected by the proposed acquisition.

During the year only one objection was filed against an acquisition proposal. A hearing was held in Montreal in the matter of the objection by the Trucking Association of Quebec Inc. to the proposed acquisition of Chalut Transport (1974) Inc. by Canadian National Railways indirectly through its subsidiaries. The Committee subsequently decided there were no grounds for disallowance of this acquisition.

* * * * *

On July 16 a cabinet Order in Council exempted the CNR Roadcruiser service in Newfoundland from the provisions of the Motor Vehicle Transport Act (1954) and placed it under the authority of Part III of the National Transportation Act, which provides for regulation by the Commission.

Roadcruiser buses provide the only public surface transport across Newfoundland.

The exemption is the first under the MVTA, which authorizes the provinces to exercise the federal jurisdiction over extraprovincial commercial motor vehicle operations.

COMMODITY PIPELINES

Early in 1976 it appeared likely that the Commission would receive one or more applications covering the proposed construction of commodity pipelines from Alberta to the United

States for the movement of anhydrous ammonia. Apparently because of changes in markets and costs of production involved in the proposals, no applications were received.

The Commission however, continued to monitor planning activities for various types of commodity pipelines in Canada. Discussions were held with other government departments and industry in Canada and the United States on subjects related to construction and design standards, regulations and policy implications pertaining to potential commodity pipelines.

REVIEW COMMITTEE

Seventy-seven applications for review were considered by the Review Committee during 1976, including 12 applications received in 1975.

In 41 of the above cases, the original decision was reviewed, while in 35 cases the Committee found that no grounds for review existed. One application was withdrawn.

Of the 41 cases reviewed, 22 resulted in modifications to the original decisions. Fourteen decisions were reaffirmed, while five cases referred to the modal committee to conduct the review had not been decided by year-end.

Eighteen judgements on appeals were received from the Minister of Transport during 1976. In two instances modifications to the original decisions were directed. In four instances a review of the original decisions was directed; the reviews resulted in one modification to the original de-

cision, one decision was reaffirmed, while two cases had not been decided by year-end. Twelve appeals to the Minister were dismissed.

At the end of the year 10 applications for review had been received but not yet considered by the Review Committee as the pleadings had not been completed.

RESEARCH

Activities of the Research Branch during 1976 centered on a broad range of studies related to the work of the regulatory Committees, but its resources were also used by Transport Canada and other government departments, and in a number of basic anticipatory research projects. The Branch follows a multi-disciplinary approach and draws on 60 professionals trained in a wide variety of disciplines including computer sciences, economics, engineering, geography, mathematics, sociology and statistics.

Research for the Air Transport Committee included an examination of productivity and economies of scale in the airline industry; a report on domestic air freight forwarders; a study of labour organizations in the air transport industry; and an analysis of the economic characteristics of scheduled versus charter services in international air transport. In addition, research assistance was given on local air service carriers and in public hearings held in the Maritimes. An extensive review is currently in progress on the aviation statistics systems used by the Committee.

The main research for the Railway Transport Committee related to a comprehensive analysis of transcontinental rail passenger services and staff support during the public hearings on this subject. Research assistance was also provided for public hearings on rail capacity in the Canadian Rockies, rail service on Vancouver Island, the provision of rail service to smaller population centres in Saskatchewan, and a number of branch line abandonment applications. Work continued on the analysis of rail movements of major bulk commodities in Canada including potash, iron ore and forest products; consultation was provided on a number of specialized costing issues; and work commenced to assist in the development of a computer system for the rail safety program and the establishment of a computerized administrative control system.

Research projects for the International Transport Policy Committee included studies on the marine insurance industry; sea carrier liability for passengers and luggage; unitization in international multimodal transportation; liability levels of the multimodal transport operator; response to a lengthy informational request from the Economic Commission for Europe; background papers for an International Civil Aviation Organization conference; and traffic analyses for use in the bilateral air negotiations with 10 countries.

Computerized data systems were developed for the Water Transport Committee and an economic analysis of the market structure of the marine transport sector was completed.

Research assistance was given to the Motor Vehicle Transport Committee for hearings on mergers and acquisitions in the trucking industry.

* * * * *

The Research Branch continued to respond to research requests from the Ministry of Transport. In passenger transport, this assistance included the formulation and estimation of demand models; a joint study of problems relating to international charter traffic; an analysis of air transport requirements in Manitoba and Saskatchewan; and examination of rail passenger problems.

On the freight side, the major input was in the development and utilization of an econometric model to forecast the demand for freight transport. Other assistance to Transport Canada consisted of an economic and statistical analysis of policy options in various fields under examination by the department. In the intermodal area, the Branch undertook a survey of transport facilities available to remote communities in the various provincial jurisdictions; studies relating to financial analysis and capital requirements of the transport industries and conceptual examination of costing problems.

* * * * *

Special studies were conducted at the request of other departments and agencies including Agriculture Canada,

the Canadian International Development Agency, Energy, Mines and Resources, Regional and Economic Expansion, the Canada Grains Council and the Hall Commission. The Branch also participated in a number of inter-departmental committees.

A computer program developed by the Branch estimates changes in the distance which farmers have to haul grain to elevators consequent upon the closure of specified delivery points.

This simulation model, developed originally for the Railway Transport Committee, was also utilized by other government departments in 1976. In addition to computer simulations of this type, work for the Hall Commission included extensive documenting of economic and social conditions of communities on the various branch lines of Western Canada.

In the area of anticipatory research, work continued on the subsidy program and reports were issued on pricing and subsidies in air and rail passenger transport and on transport and regional development. Further reports are in progress to examine the incidence of costs and benefits of passenger transport subsidies and the efficiency of transport as a stimulus to regional economic development. In the area of bulk freight, a field survey was undertaken to ascertain shippers' opinions on their transport problems.

The Branch endeavours to make as much as possible of its work available to the general public. During 1976 the Branch produced 59 reports available for public distribution and, in response to reader requests, some 24,000 copies of these

reports were distributed to the transport community. The Research Branch is currently compiling a Transport Review, which is an information document examining statistical trends in transport and giving status reports on a number of transport areas of current interest.

COMMISSION MEMBERS AND STAFF

Two of the original members of the Commission on its establishment in September of 1967 retired during the year. James F. Clark, chairman of the International Transport Policy Committee, left August 31 and Alan P. Campbell, chairman of the Water Transport Committee, December 30.

Three new members were appointed by order-in-council. Yves Dube, formerly dean of the Faculty of Social Sciences at Laval University, was named Vice-president, Research, June 1. Ralph Azzie, formerly director of the International Air Transport Branch within the Commission, was appointed a Commissioner May 27 and Malcolm Armstrong, former head of the Transportation Development Agency of the Ministry of Transport, was appointed a Commissioner September 1.

These changes put membership in the Commission at 15, two below the maximum of 17 provided for in the National Transportation Act.

At the end of 1976 the permanent staff of the Commission totalled 788, an increase of 35 from the year-earlier level.

SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS
TO ELIGIBLE COMPANIES
IN RESPECT OF YEAR 1975

	Amount of Actual Loss Claimed(1)	Payments to Dec. 31, 1976
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	\$ 5,483,556	\$ 226,434
Section 258 (Guaranteed Branch Lines)	120,094,238	82,378,981
Section 261 (Passenger-Train Services)	228,690,635	162,481,537(2)
Section 272 (Eastern Rates)	13,342,852	13,342,852
TOTAL	<u>\$367,611,281</u>	<u>\$258,429,804</u>

(1) The date of Claims for Actual Losses by railway company(s) are footnoted in the following tables.

(2) At 80% of Certified Actual Loss.

SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS
TO CANADIAN NATIONAL RAILWAYS
IN RESPECT OF YEAR 1975

	Amount of Actual Loss Claimed(1)	Payments to Dec. 31, 1976
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	\$ 4,138,703	\$ Nil
Section 258 (Guaranteed Branch Lines)	66,689,155	46,372,418
Section 261 (Passenger-Train Services)	185,709,044	130,240,078(2)
Section 272 (Eastern Rates)	7,677,955	7,677,955
TOTAL	<u>\$264,214,857</u>	<u>\$184,290,451</u>

(1) The date of Claims for Actual Losses by railway company(s) are footnoted in the following tables.

(2) At 80% of Certified Actual Loss.

SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS
TO CANADIAN PACIFIC LIMITED
IN RESPECT OF YEAR 1975

	Amount of Actual Loss Claimed(1)	Payments to Dec. 31, 1976
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	\$ 1,344,853	\$ 226,434
Section 258 (Guaranteed Branch Lines)	48,032,253	33,736,959
Section 261 (Passenger-Train Services)	42,094,183	31,767,974(2)
Section 272 (Eastern Rates)	5,664,897	5,664,897
TOTAL	<u>\$ 97,136,186</u>	<u>\$ 71,396,264</u>

(1) The date of Claims for Actual Losses by railway company(s) are footnoted in the following tables.

(2) At 80% of Certified Actual Loss.

CANADIAN NATIONAL RAILWAYSCLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1975SECTION 256 (UNPROTECTED BRANCH LINES)

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed(1)</u>	<u>Payments to Dec. 31, 1976</u>
<u>Newfoundland</u>			
1. Argentia	Placentia Jct.-Argentia	\$ 317,818	N11(2)
2. Bonavista	Shoal Harbour-Bonavista	569,764	N11(2)
<u>Prince Edward Island</u>			
3. Murray Harbour	Maple Hill-Murray Harbour (incl. Mount Herbert and Vernon Spurs)	398,666	N11(3)
4. Souris (Elmira Spur)	Harmony Jct.-Elmira	198,035	N11(2)
<u>Nova Scotia</u>			
5. Caledonia	Caledonia Jct.-Caledonia	74,036	N11(2)
6. Hopewell (Sunny Brae Spur)	Ferrona Jct.-Sunny Brae	17,394	N11(2)
7. Inverness	Port Hastings Jct.-Inverness	331,088(4)	N11(2)
8. Oxford	Tatamagouche-Scotsburn	129,508	N11(2)
9. St. Peters	St. Peters Jct.-St. Peters	59,018	N11(2)
10. Yarmouth	Liverpool-Yarmouth	1,123,899(4)	N11(2)
<u>New Brunswick</u>			
11. Nashwaak (Stanley Spur)	Stanley Jct.-Stanley	1,021(4)	N11(2)
12. Richibucto	Kent Jct.-Richibucto	12,352	N11(2)
<u>Quebec</u>			
13. Temiscouata(5)	Riviere du Loup-Fraser Jct.	494,431	N11(3)
<u>Manitoba</u>			
14. Cabot	Searle-Cabot	56,577(6)	N11(2)
15. Carman	Roseisle-Notre Dame Jct.	10,170(6)	N11(2)
16. Hartney	Scarth-Virden	14,882(6)	N11(2)
17. Neepawa	Helston-Carberry Jct.	22,519(6)	N11(2)

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed(1)</u>	<u>Payments to Dec. 31, 1976</u>
<u>Manitoba (cont'd)</u>			
18. Pleasant Point	West Tower-Edwin	\$ 19,944(6)	Nil(2)
19. Ridgeville	South Jct.-Ridgeville	99,800	Nil(2)
20. Wawanesa	Hartney Jct.-Wawanesa	21,884(6)	Nil(2)
<u>Saskatchewan</u>			
21. Blewett	Luxton-Blewett	24,063(6)	Nil(2)
22. Central Butte	Central Butte-Grainland	25,664(6)	Nil(2)
23. Cudworth	Norco Spur Jct.-Rutan	17,582	Nil(2)
24. Cut Knife	Rosemound-Carruthers	20,216(6)	Nil(2)
25. Gravelbourg	Neidpath-Burnham	13,532(6)	Nil(2)
26. Porter	Cando-Dacer	16,245(6)	Nil(2)
<u>Alberta</u>			
27. Haight	Haight Jct.-Inland	11,465(6)	Nil(2)
28. Kingman	Kingman-Barlee Jct.	10,307(6)	Nil(2)
29. Spondin	Scapa-Spondin	26,823(6)	Nil(2)
TOTAL		<u>\$ 4,138,703</u>	<u>Nil</u>

(1) Claims for Actual Loss as filed December 7, 1976.

(2) Ineligible for payment as no claims filed by June 30, 1976.

(3) Not eligible for subsidy until 1976.

(4) Claim submitted for full year. Eligible for less than two months.

(5) Minor portion of this line in New Brunswick.

(6) Claim submitted for full year. Abandonment authorized during 1975 therefore eligible for only portion of year.

CANADIAN NATIONAL RAILWAYSCLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1975SECTION 258 (GUARANTEED BRANCH LINES)

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed(1)</u>	<u>Payments to Dec. 31, 1976(2)</u>
<u>Manitoba</u>			
1. Carberry	Petrel Jct.-Carberry Jct.	\$ 34,224	\$ Nil(3)
2. Carman	Carman Jct.-Carman	345,106	342,053
3. Carman	Carman-Roseisle	59,601	58,455
4. Carman	Notre Dame Jct.-Belmont	547,430	565,794
5. Cowan	North Jct.-Swan River	818,418	876,932
6. Erwood	Swan River-Whitmore	364,829	Nil(3)
7. Gladstone	Delta Jct.-Dauphin	1,269,628	754,031
8. Hartney	Belmont-Hartney Jct.	11,228	8,446
9. Hartney	Hartney Jct.-Hartney	622,664	563,613
10. Hartney	Hartney-Scarth	99,852	Nil
11. Herchmer	Gillam-Churchill	603,380	Nil
12. Inwood	Grosse Isle-Hodgson	252,209	225,775
13. Miami	Morris-Somerset	506,871	475,382
14. Neepawa	Muir-Helston	55,081	38,265
15. Neepawa	Carberry Jct.-Rossburn Jct.	158,749	151,239
16. Neepawa	Rossburn Jct.-Neepawa Jct.	198,252	179,887
17. Notre Dame	Notre Dame Jct.-Notre Dame de Lourdes	34,023	32,778
18. Oakland	Delta Jct.-Amaranth	295,025	271,728
19. Pleasant Point	Edwin-Brandon Jct.	158,904	81,164
20. Rapid City	Hallboro-Rapid City	131,784	111,311
21. Rapid City	Rapid City-Beulah	333,023	332,660
22. Ridgeville	Ridgeville-Emerson	70,585	131,303
23. Rossburn	Rossburn Jct.-Russell	1,100,470	979,610
24. Ste. Rose	Ochre River-Ste. Rose	115,923	83,277
25. Ste. Rose	Ste. Rose-Rorketon	71,521	61,472
26. Togo(4)	Dauphin-Kamsack	1,575,375	542,049
27. Wakopa	Greenway-Neelin	86,372	82,886
28. Wawanesa	Wawanesa-M. and B. Jct.	178,675	192,128
29. Winnipegosis	Sifton Jct.-Winnipegosis	126,794	99,193
<u>Saskatchewan</u>			
30. Aberdeen	Humboldt-Duck Lake Jct.	1,010,636	486,478
31. Acadia Valley(5)	Eyre Jct.-Acadia Valley	383,548	371,328
32. Amiens	Amiens Jct.-England	707,232	584,843
33. Arborfield	Crane-Arborfield	325,464	Nil(3)
34. Assiniboine	Canora-Mutchler	768,829	503,246
35. Avonlea	Radville-Bengough Jct.	20,819	Nil(3)
36. Avonlea	Bengough Jct.-Avonlea	364,435	292,505
37. Avonlea	Avonlea-Moose Jaw	410,943	468,676

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed(1)</u>	<u>Payments to Dec. 31, 1976(2)</u>
<u>Saskatchewan (cont'd)</u>			
38. Battleford	Battleford-Battleford Jct.	\$ 251,561	\$ Nil(3)
39. Bengough	Bengough Jct.-Willowbunch	697,765	624,790
40. Big River	Big River Jct.-Big River	466,050	373,921
41. Blaine Lake	Prince Albert-Amiens Jct.	399,065	Nil(3)
42. Blaine Lake	Amiens Jct.-Denholm	1,382,125	1,281,621
43. Bodo(5)	Unity-Bodo	716,626	816,521
44. Bolney	Spruce Lake Jct.- Frenchman Butte	227,103	200,209
45. Brooksby	Naisberry Jct.-Carrot River	799,706	698,050
46. Carlton	Dalmeny-Carlton	364,539	328,643
47. Central Butte	Moose Jaw Jct.-Central Butte	542,019	452,455
48. Chelan	Reserve-Crooked River	746,350	618,822
49. Conquest	Conrose Jct.-Dunblane	569,517	534,745
50. Conquest	Dunblane-Beechy	692,272	679,388
51. Corning	Peebles-Handsworth	186,821	180,644
52. Craik	Warell-Newcross	1,579,037	Nil(3)
53. Cromer	Maryfield-Kipling	639,125	965,142
54. Cudworth	Rutan-Cudworth Jct.	959,987	961,027
55. Cut Knife	Cut Knife Jct.-Rosemound	15,817	12,315
56. Dodsland	Biggar-Loverna	1,303,607	1,278,144
57. Elrose	Conquest Jct.-Elrose Jct.	2,349,475	2,419,796
58. Erwood(6)	Whitmore-Hudson Bay	472,160	250,177
59. Glenavon	Kipling-McCallum	907,096	1,062,943
60. Goodwater	Radville Jct.-Goodwater	183,884	152,035
61. Gravelbourg	Claybank-Mossbank	254,836	Nil(3)
62. Gravelbourg	Mossbank-Tyson	1,049,142	986,997
63. Gravelbourg	Tyson-Neidpath	136,558	118,786
64. Hatherleigh	Prinham-Avery	86,054	Nil(3)
65. Lampman	Maryfield-Estevan	1,184,019	Nil(3)
66. Langham	Langham Jct.-North Battleford	847,467	277,451
67. Lewvan	Minard Jct.-North Regina	1,429,041	Nil
68. Main Centre	Mawer-Main Centre	359,098	289,288
69. Mantario	Glidden-Alsask	577,606	740,522
70. Margo	Kamsack-Humbolt	1,941,822	1,700,505
71. Meskanaw	Melfort-Thatch	7,396	2,600
72. Meskanaw	Thatch-Lannaw	685,724	562,366
73. Northgate	Northgate-Steelman	354,526	Nil
74. Paddockwood	Paddockwood Jct.-Paddockwood	158,367	284,789
75. Porter	Oban Jct.-Cando	176,556	157,593
76. Preeceville(6)	Thunderhill Jct.-Sturgis Jct.	1,164,985	Nil(3)
77. Preeceville	Lilian-Kelvington	590,623	557,817
78. Qu'Appelle	Birmingham Jct.-Victoria Plains	968,810	Nil
79. Rhein	Ross Jct.-Wroxton	363,616	328,880
80. Riverhurst	Central Butte-Riverhurst	231,857	200,274
81. Robinhood	Speers Jct.-Turtleford Jct.	849,567	743,128
82. Rosetown	Roskin Jct.-Kindersley	2,121,051	1,430,284

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed(1)</u>	<u>Payments to Dec. 31, 1976(</u>
<u>Saskatchewan (cont'd)</u>			
83. St. Brieux	Thatch-Humboldt Jct.	\$ 709,507	\$ 804,067
84. Tisdale	Hudson Bay-Prince Albert	2,444,664	1,950,331
85. Tonkin(6)	Russell-Fonehill Jct.	449,786	439,413
86. Tonkin	Fonehill Jct.-Parkerview	204,810	185,648
87. Turnberry(6)	Hudson Bay-Freshford	200,126	Nil(3)
88. Turtleford	North Battleford- St. Walburg	1,290,461	1,090,700
89. Weyburn	Talmage-Radville	483,288	446,475
90. White Bear	Eston-White Bear	584,682	658,171
<u>Alberta</u>			
91. Alliance	Alliance Jct.-Alliance	1,174,255	1,675,368
92. Athabasca	Morin Jct.-Athabasca	768,518	653,887
93. Bonnyville	Abilene Jct.-Grand Centre	672,678	Nil(3)
94. Coronado	St. Paul Jct.-Heinsburg	954,575	Nil(3)
95. Demay	Camrose Jct.-Ryley	121,220	154,505
96. Dodsland(4)	Loverna-Hemaruka	324,755	359,174
97. Drumheller	Hanna-Sarcee Yard	2,953,819	1,739,032
98. Endiang	Endiang Jct.-Warden Jct.	377,413	377,042
99. Endiang	Warden-Nevis	12,385	Nil
100. Foothills	Parkhill Jct.-Foothills	412,924	Nil(3)
101. Haight	Inland-Vegreville Jct.	41,958	56,323
102. Kingman	Tofield-Kingman	35,506	23,325
103. Oyen(4)	Kindersley-Hanna	2,970,325	2,256,897
104. Stettler	Ferlow Jct.-Dinosaur	1,330,385	1,280,885
105. Three Hills	Mirror-Hubalta	1,962,785	Nil
TOTAL		<u>\$ 66,689,155</u>	<u>\$ 46,372,418</u>

(1) Claims for Actual Loss as filed December 7, 1976.

(2) Payments based on Claims for Actual Loss as filed March 5, 1976.

(3) No claim filed prior to December 7, 1976.

(4) Minor portion of this line in Saskatchewan.

(5) Minor portion of this line in Alberta.

(6) Minor portion of this line in Manitoba.

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS

CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1975

SECTION 261 (PASSENGER-TRAIN SERVICES)

<u>Passenger-Train Service</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed(1)</u>	<u>Amount of Actual Loss Certified</u>	<u>Payments to Dec. 31, 1976 (80% of Certified)(2)</u>
1. Quebec-La Malbaie-Clermont	\$ 511,006	\$ 475,851	\$ 380,681
2. Montreal-Gaspé/Charny-Moncton	7,488,381	6,989,276	5,591,421
3. Montreal-Halifax/Sydney	28,388,687	25,628,639	20,502,911
4. Sydney-Truro-Halifax	1,666,788	1,672,292	1,337,834
5. Toronto-Kingston	531,636	567,724	454,179
6. Montreal/Quebec-Chicoutimi	5,409,981	4,958,098	3,966,478
7. Quebec-Cochrane/Noranda	5,278,288	4,726,347	3,781,078
8. Montreal-Sherbrooke-Coaticook	911,265	782,744	626,195
9. Ottawa-Belleville	865,101	763,701	610,961
10. Richmond-Lyster-Quebec	434,500	351,744	281,395
11. Toronto-Stratford	760,615	770,176	616,141
12. Toronto-North Bay-Kapuskasing	3,268,825	2,007,899	1,606,319
13. Toronto-Niagara Falls	1,749,014	1,972,988	1,578,390
14. Winnipeg-Thompson/Churchill	7,605,089	6,724,432	5,379,546
15. Edmonton-Drumheller	551,849	508,938	407,150
16. Edmonton-North Battleford	977,369	870,553	696,442
17. Jasper-Prince George-Prince Rupert	4,492,322	4,145,360	3,316,288
18. Montreal/Toronto-Vancouver	61,430,187	55,126,041	44,100,833
19. Deux-Montagnes-Grenville	136,286	88,012	70,410
20. Moncton-Saint John	1,342,215	1,303,690	1,042,952
21. Winnipeg-Thunder Bay North	826,979	826,006	660,805
22. Saskatoon-The Pas	403,072	413,422	330,738
23. Edmonton-Grand Centre	699,351	Nil (3)	Nil (3)
24. Toronto-Stouffville	541,925	620,883	496,706
25. Ottawa-Brockville/Toronto	3,152,767	2,858,465	2,286,772
26. Regina-Saskatoon-Prince Albert	807,176	668,942	535,154
27. Prince Albert-Hudson Bay	84,061	90,278	72,222
28. Hearst-Nakina	56,655	62,157	49,726
29. Hornepayne-Manitouwadge	41,967	51,144	40,915
30. Dauphin-Winnipegosis	49,547	49,232	39,386
31. Wabowden-Gillam-Churchill	70,570	78,986	63,189
32. Sioux Lookout-Thunder Bay North	112,080	67,269	53,815
33. Flin Flon-Osborne Lake	72,204	79,861	63,889
34. The Pas-Lynn Lake	204,227	195,949	156,759
35. McBride-Prince George	123,380	125,534	100,427
36. Toronto-London-Sarnia	6,068,289	5,968,223	4,774,578
37. Montreal-Quebec	3,719,995	3,268,617	2,614,894
38. Montreal/Brockville-Toronto	19,113,533	13,844,894	11,075,915
39. Toronto-Windsor	10,064,263	8,532,064	6,825,651
40. Montreal-Ottawa	5,291,749	4,147,614	3,318,091
41. Toronto-Guelph	405,850	416,053	332,842 (4)
TOTAL	<u>\$185,709,044</u>	<u>\$162,800,098</u>	<u>\$130,240,078</u>

(1) Claims for Actual Loss as filed December 1, 1976.

(2) Payments based on Claims for Actual Loss as filed March 5, 1976.

(3) Payment may be recommended only in respect of services determined to be "uneconomic". No determination has been made.

(4) Toronto-Guelph was discontinued November 14, 1975.

CANADIAN PACIFIC LIMITEDCLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1975SECTION 256 (UNPROTECTED BRANCH LINES)

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed(1)</u>	<u>Payments to Dec. 31, 1976</u>
<u>New Brunswick</u>			
1. Minto	Minto-Pennlyn	\$ 101,827	\$ Nil
2. Shore Line	Lepreau-St. George	49,844	Nil
<u>Quebec</u>			
3. Drummondville	Knowlton-Foster	28,013	Nil
4. Q.C.R. Tring	Tring Jct.-Megantic	301,708	Nil
5. St. Guillaume	Ste. Rosalie Jct.- St. Guillaume	40,771	Nil
6. Sawyerville	Cookshire-Sawyerville	21,455	Nil
<u>Ontario</u>			
7. Chalk River (Renfrew Spur)	Renfrew-Calabogie	19,077	Nil
8. Eganville	Payne-Douglas	21,932	Nil
9. Port McNicoll	Coldwater-Port McNicoll	67,771	Nil
<u>Manitoba</u>			
10. Boissevain	Boissevain-Lauder	46,758(2)	33,411(
11. Carman	Carman-Kronsgart	15,844(2)	Nil
12. Varcoe	MacGregor-Wellwood	24,652(2)	Nil
<u>Saskatchewan</u>			
13. Medstead	Healy-Panton	72,305	Nil
14. Rosetown	Marriott-North Rosetown	19,609(2)	Nil
15. Whitkow	Pierard-Redfield	25,127(2)	Nil
<u>Alberta</u>			
16. Irricana	Standard-Irricana	137,450	50,597(
17. Rosemary	Rosemary-Matshiwin (incl. Gem Spur)	35,834	38,215(
18. Rosemary	Matshiwin-Finnegan	57,387(2)	Nil

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed(1)</u>	<u>Payments to Dec. 31, 1976</u>
<u>British Columbia</u>			
19. Kaslo	Denver Canyon-Nakusp	\$ 257,489	\$ 104,211(3)
	TOTAL	\$ 1,344,853	\$ 226,434

(1) Claims for Actual Loss as filed December 31, 1976.

(2) Abandonment authorized during 1975 therefore only claimed for portion of year.

(3) Payments based on Claims for Actual Loss as filed February 7, 1976.

CANADIAN PACIFIC LIMITEDCLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1975SECTION 258 (GUARANTEED BRANCH LINES)

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed(1)</u>	<u>Payments to Dec. 31, 1976</u>
<u>Manitoba</u>			
1. Alida(3)	Lauder-Alida	\$ 293,103	\$ 295,915
2. Arborg	Rugby-Arborg	201,508	165,601
3. Carman	Kronsgart-Plum Coulee	36,238	35,101
4. Estevan(3)	Kemnay-Bienfait	1,196,956	994,444
5. Glenboro	Murray Park-Souris	688,071	323,844
6. Gretna	Altona-Gretna	81,952	32,441
7. Lac du Bonnet	Birds Hill-Molson	121,927	104,740
8. La Riviere	Fortress-La Riviere	435,634	Nil
9. Lenore	Forrest-Lenore	220,317	127,009
10. Lyleton	Deloraine-Lyleton	256,026	208,699
11. Miniota	Brandon-Miniota (incl. Rapid City Spur)	484,680	326,318
12. Napinka	La Riviere-Napinka	946,346	819,099
13. Russell	Binscarth-Inglis	131,546	119,250
14. Snowflake	Wood Bay-Snowflake	89,906	81,971
15. Varcoe	Wellwood-Varcoe	148,649	119,712
16. Winnipeg Beach	Gimli-Riverton	93,331	75,059
<u>Saskatchewan</u>			
17. Altawan(4)	Shaunavon-Manyberries	1,095,886	813,260
18. Amulet	Ormiston-Cardross	208,630	170,967
19. Arcola(5)	Schwitzer-Arcola	669,087	556,033
20. Asquith	Urban-Baljennie	354,197	266,157
21. Assiniboia	Weyburn-Assiniboia	1,029,446	397,475
22. Big Gully	Lloydminster-Hillmond	227,241	167,204
23. Bromhead	Estevan-Minton (incl. Tribune Spur)	776,635	224,440
24. Bulyea	Neudorf-Bulyea	1,126,010	1,006,857
25. Colonsay	Euston-Colonsay	1,021,381	781,169
26. Colony	Rockglen-Killdeer	131,440	114,832
27. Dunelm	Player-Simmie	264,803	209,056
28. Empress(4)	Java-Empress (incl. Grant Spur)	1,918,285	190,619
29. Expanse	Curle-Assiniboia	139,397	Nil
30. Fife Lake	Assiniboia-Big Beaver	1,029,431	831,280
31. Hatton	Hatton-Golden Prairie	191,474	169,059
32. Kelfield	Brass-Kelfield	305,477	259,972
33. Kerrobert	Outlook-Kerrobert	1,773,023	1,798,254
34. Kisbey	Arcola-Weyburn	399,198	382,343

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed(1)</u>	<u>Payments to Dec. 31, 1976(2)</u>
<u>Saskatchewan (cont'd)</u>			
35. Lanigan	Tregarva-Lanigan	\$ 1,024,339	\$ 665,253
36. Lloydminster	Wilkie-Lloydminster	1,198,040	1,212,138
37. Macklin	Kerrobert-Macklin	720,531	648,307
38. Matador	Gunnworth-Matador	560,481	423,239
39. McMorran	Milden-McMorran	448,554	357,400
40. Meadow Lake	Tobey-Meadow Lake	972,877	705,185
41. Melfort	Lanigan-Gronlid	1,169,468	987,161
42. Neudorf	Rocanville-Neudorf	604,422	507,640
43. Notukeu	Notukeu-Val Marie	1,475,346	1,264,370
44. Outlook	Moose Jaw-Outlook	1,313,108	1,178,933
45. Pennant	Wickett-Verlo	356,531	260,072
46. Prince Albert	Lanigan-Northway	753,679	476,900
47. Reford	Kerrobert-Wilkie	221,540	349,930
48. Rosetown	Perdue-Marriott	175,255	159,604
49. Shamrock	Archive-Hak	814,801	709,525
50. Shaunavon	Assiniboia-Shaunavon	2,271,478	1,829,698
51. Stewart Valley	Baird-Stewart Valley	154,621	142,891
52. Tisdale	Goudie-Nipawin	1,113,498	265,175
53. Tyvan	Stoughton-Regina	959,865	713,664
54. Vanguard	Swift Current-Meyronne	833,235	702,916
55. White Fox	Nipawin-Sharpe	741,788	560,289
56. Wishart	Foam Lake-Wishart	253,918	227,149
57. Wood Mountain	Ogle-Mankota	960,380	731,788
<u>Alberta</u>			
58. Alberta Central	Forth-Otway	195,983	100,159
59. Aldersyde	Coalhurst-Aldersyde	971,544	558,378
60. Bassano	Empress-Bassano	557,515	129,151
61. Burstall (Schuler Spur)	Pivot-Schuler	108,603	100,543
62. Cardston	Stirling-Glenwood	425,272	114,671
63. Cassils	Cassils-Scandia	56,292	36,904
64. Coronation(3)	Kerrobert-Coronation	1,127,116	961,126
65. Coutts	Stirling-Coutts	346,872	N11
66. Crossfield	Collicutt-Cremona	123,484	90,092
67. Furness(3)	Epping-Paradise Valley	305,765	277,540
68. Irricana	Bassano-Standard	512,852	229,025
69. Lacombe	Coronation-Nevis (incl. Cordel Spur)	499,964	580,345
70. Langdon	Cosway-East Coulee	504,124	N11(6)
71. Lomond	Lomond-Eltham	783,596	575,414
72. Rosemary	Finnegan-East Coulee	76,784	36,313
73. Stirling	Manyberries-Montana	919,509	514,522
74. Strathmore	Gleichen-Langdon	207,677	131,591
75. Suffield	Suffield-Lomond	445,719	287,735

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed(1)</u>	<u>Payments to Dec. 31, 1976(2)</u>
<u>Alberta (cont'd)</u>			
76. Turin	Picture Butte-Turin	\$ 193,566	\$ 189,266
77. Vegreville	Vegreville-Willingdon	329,437	122,171
78. Willingdon(3)	Lloydminster-Clover Bar (incl. Chem. Spur)	2,032,638	1,374,626
79. Woolford	Raley-Whisky Gap	122,955	79,980
TOTAL		<u>\$ 48,032,253</u>	<u>\$ 33,736,959</u>

- (1) Claims for Actual Loss as filed December 31, 1976.
- (2) Payments based on Claims for Actual Loss as filed February 7, 1976.
- (3) Minor portion of this line in Saskatchewan.
- (4) Minor portion of this line in Alberta.
- (5) Minor portion of this line in Manitoba.
- (6) No claim filed prior to December 31, 1976.

CANADIAN PACIFIC LIMITEDCLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1975SECTION 261 (PASSENGER-TRAIN SERVICES)

<u>Passenger-Train Service</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed(1)</u>	<u>Amount of Actual Loss Certified</u>	<u>Payments to Dec. 31, 1976 (80% of Certified)(2)</u>
1. Halifax-Yarmouth	\$ 797,508	\$ 755,559	\$ 604,447
2. Montreal-Saint John	3,487,338	3,267,879	2,614,303
3. Montreal-Quebec	1,888,123	1,752,316	1,401,853
4. Montreal-Mont-Laurier	198,610	184,166	147,333
5. Montreal-Ottawa (N.S.)	451,614	412,879	330,303
6. Montreal/Toronto-Vancouver	32,199,283	30,854,867	24,683,894
7. Toronto-Havelock	381,586	347,129	277,703
8. Toronto-Hamilton	295,490	271,365	217,092
9. Sudbury-Sault Ste. Marie	453,733	424,216	339,373
10. Sudbury-White River	621,406	556,973	445,578
11. Calgary-South Edmonton	967,003	882,619	706,095
12. Victoria-Courtenay	295,765	Nil(3)	Nil(3)
13. Truro-Windsor	56,724	Nil(3)	Nil(3)
TOTAL	<u>\$42,094,183</u>	<u>\$39,709,968</u>	<u>\$31,767,974</u>

(1) Claims for Actual Loss as filed December 1, 1976.

(2) Payments based on Claims for Actual Loss as filed December 1, 1976.

(3) Payment may be recommended only in respect of services determined to be "uneconomic". No determination has been made.

NORTHERN ALBERTA RAILWAYS COMPANYCLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1975SECTION 258 (GUARANTEED BRANCH LINES)

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed(1)</u>	<u>Payments to Dec. 31, 1976(2)</u>
Alberta			
1. Barrhead	Busby-Barrhead	\$ 90,803	\$ 71,641
2. Lac La Biche- Waterways	Carbondale-Waterways	1,626,572	1,294,173
3. Peace River	Roma Jct.-Hines Creek	1,099,194	760,571
4. Smoky	Rycroft-Spirit River	207,830	143,219
5. Smoky-Grande Prairie	Winagami-B.C. Border	2,348,431	Nil
TOTAL		<u>\$5,372,830</u>	<u>\$2,269,604</u>

(1) Claims for Actual Loss as filed December 6, 1976.

(2) Payments based on Claims for Actual Loss as filed December 6, 1976.

ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION (NIPISSING CENTRAL RAILWAY)CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1975SECTION 261 (PASSENGER-TRAIN SERVICES)

<u>Passenger-Train Service</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed(1)</u>	<u>Amount of Actual Loss Certified</u>	<u>Payments to Dec. 31, 1976 (80% of Certified)</u>
1. Swastika-Noranda	<u>\$686,573</u>	<u>\$451,272</u>	<u>\$361,018(2)</u>

(1) Claim for Actual Loss as filed February 3, 1976.

(2) Payments based on Claim for Actual Loss as filed February 3, 1976.

TORONTO, HAMILTON AND BUFFALO RAILWAY COMPANYCLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1975SECTION 261 (PASSENGER-TRAIN SERVICES)

<u>Passenger-Train Service</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed(1)</u>	<u>Amount of Actual Loss Certified</u>	<u>Payments to Dec. 31, 1976 (80% of Certified)</u>
1. Hamilton-Welland	<u>\$200,835</u>	<u>\$140,584</u>	<u>\$112,467(2)</u>

(1) Claim for Actual Loss as filed May 13, 1976.

(2) Payments based on Claim for Actual Loss as filed May 13, 1976.

LA 'ONTARIO NORTHAND TRANSPORTATION COMMISSION' (NIPISSING CENTRAL RAILWAY)

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1975

ARTICLE 261 (SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS)

1. Swastika-Noranda	Services de trains de voyageurs	Pertes réelles réclamées(1)	Pertes réelles certifiées	Palements versés au 31 décembre 1976 (80% des pertes réelles certifiées)
		\$686,573	\$451,272	\$361,018(2)

- (1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises le 3 février 1976.
- (2) Paiements basés sur des réclamations en dédommagement de pertes réelles
soumises le 3 février 1976.

LA 'TORONTO, HAMILTON AND BUFFALO RAILWAY COMPANY'

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1975

ARTICLE 261 (SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS)

1. Hamilton-Welland	Services de trains de voyageurs	Pertes réelles réclamées(1)	Pertes réelles certifiées	Palements versés au 31 décembre 1976 (80% des pertes réelles certifiées)
		\$200,835	\$140,584	\$112,467(2)

- (1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises le 13 mai 1976.
- (2) Paiements basés sur des réclamations en dédommagement de pertes réelles
soumises le 13 mai 1976.

CANADIEN PACIFIQUE

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1975

ARTICLE 261 (SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS)

Services de trains de voyageurs		Pertes réelles réclamées(1)		Pertes réelles (80% des pertes réelles certifiées)(2)	
	de voyageurs		certifiées		Palements versés au 31 décembre 1976
1. Halifax-Yarmouth	\$ 797,508	\$ 755,559	\$ 604,447		
2. Montréal-Saint-Jean	3,487,338	3,267,879	2,614,303		
3. Montréal-Québec	1,888,123	1,752,316	1,401,853		
4. Montréal-Mont-Laurier	198,610	184,166	147,333		
5. Montréal-Ottawa (Côte Nord)	451,614	412,879	330,303		
6. Montréal/Toronto-Vancouver	32,199,283	30,854,867	24,683,894		
7. Toronto-Havelock	381,586	347,129	277,703		
8. Toronto-Hamilton	295,490	271,365	217,092		
9. Sudbury-Sault Ste. Marie	453,733	424,216	339,373		
10. Sudbury-White River	621,406	556,973	445,578		
11. Calgary-South Edmonton	967,003	882,619	706,095		
12. Victoria-Courtenay	295,765				
13. Truro-Windsor	56,724				
TOTAL	\$42,094,183	\$39,709,968	\$31,767,974		

- (1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises le 1^{er} décembre 1976.
- (2) Paiements basés sur des réclamations en dédommagement de pertes réelles soumises le 1^{er} décembre 1976.
- (3) Des paiements ne sont recommandés que s'il a été jugé que les embranchements sont "non rentables". Aucune détermination n'a été faite dans ce cas.

NORTHERN ALBERTA RAILWAYS COMPANY

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1975

ARTICLE 258 (EMBRANCHEMENTS EN EXPLOITATION OBLIGATOIRE)

Subdivision Alberta		Entre		Pertes réelles réclamées(1)		Palements versés au 31 décembre 1976(2)	
1. Barrhead	Busby-Barrhead	\$ 90,803	\$ 90,803			\$ 71,641	
2. Lac La Biche-Waterways	Carbondale-Waterways	1,626,572				1,294,173	
3. Peace River	Roma Jct.-Hines Creek	1,099,194				760,571	
4. Smoky	Rycroft-Spirit River	207,830				143,219	
5. Smoky-Grande Prairie	Winagami-B.C. Border	2,348,431				Néant	
TOTAL		\$5,372,830				\$2,269,604	

- (1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises le 6 décembre 1976.
- (2) Paiements basés sur des réclamations en dédommagement de pertes réelles soumises le 6 décembre 1976.

- (1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises le 31 décembre 1976.
- (2) Paiements basés sur des réclamations en dédommagement de pertes réelles soumises le 7 février 1976.
- (3) Se prolonge en Saskatchewan sur une faible distance.
- (4) Se prolonge en Alberta sur une faible distance.
- (5) Se prolonge au Manitoba sur une faible distance.
- (6) Aucune réclamation n'a été soumise avant le 31 décembre 1976.

Subdivision

Entre

Pertes
réelles
réclamées(1) Paiements
versés au
31 décembre 1976(1)

A-12

35.	Lanigan	Tregarva-Lanigan	1,024,339	\$	665,253
36.	Lloydminster	Wilkie-Lloydminster	1,198,040		1,212,138
37.	Macklin	Kerrobert-Macklin	720,531		648,307
38.	Matador	Gunnworth-Matador	560,481		423,239
39.	McMoran	Milden-McMoran	448,554		357,400
40.	Meadow Lake	Tobey-Meadow Lake	972,877		705,185
41.	Melfort	Lanigan-Gronlid	1,169,468		987,161
42.	Neudorf	Rocanville-Neudorf	604,422		507,640
43.	Notukew	Notukew-Val Marie	1,475,346		1,264,370
44.	Outlook	Moose Jaw-Outlook	1,313,108		1,178,933
45.	Pennant	Wickett-Verlo	356,531		260,072
46.	Prince Albert	Lanigan-Northway	753,679		476,900
47.	Reford	Kerrobert-Wilkie	221,540		349,930
48.	Rosetown	Perdue-Marrilot	175,255		159,604
49.	Shamrock	Archive-Hak	814,801		709,525
50.	Shanavon	Assinibolia-Shanavon	2,271,478		1,829,698
51.	Stewart Valley	Baird-Stewart Valley	154,621		142,891
52.	Tisdale	Goudie-Nipawin	1,113,498		265,175
53.	Tyvan	Stoughcon-Regina	959,865		713,664
54.	Vanguard	Swift Current-Meyronne	833,235		702,916
55.	White Fox	Nipawin-Sharpe	741,788		560,289
56.	Wishart	Foam Lake-Wishart	253,918		227,149
57.	Wood Mountain	Ogile-Mankota	960,380		731,788

Alberta

58.	Alberta Central	Forth-Otway	195,983		100,159
59.	Aldersyde	Coalhurst-Aldersyde	971,544		558,378
60.	Bassano	Empress-Bassano	557,515		129,151
61.	Burstall	Pivot-Schulter	108,603		100,543
62.	Cardston	Stirling-Glenwood	425,272		114,671
63.	Cassils	Cassils-Scandia	56,292		36,904
64.	Coronation (3)	Kerrobert-Coronation	1,127,116		961,126
65.	Couts	Stirling-Couts	346,872		Neant
66.	Crossfield	Collis-Cremona	123,484		90,092
67.	Furness (3)	Epping-Paradise Valley	305,765		277,540
68.	Irricana	Bassano-Standard	512,852		229,025
69.	Lacombe	Coronation-Newis (incl.	499,964		580,345
70.	Langdon	Cordel Spur	504,124		Neant (6)
71.	Lomond	Cosway-East Coulee	504,124		575,414
72.	Rosemary	Lomond-Eltham	783,596		36,313
73.	Stirling	Finnegan-East Coulee	76,784		514,522
74.	Strathmore	Manyberries-Montana	919,509		131,591
75.	Suffield	Gleichen-Langdon	207,677		287,735

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1975

ARTICLE 258 (EMBRANCHEMENTS EN EXPLOITATION OBLIGATOIRE)

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées(1)	31 décembre 1976(2)
Manitoba			
1. Alida(3)	Lauder-Alida	293,103	295,915
2. Arborg	Rugby-Arborg	201,508	165,601
3. Carman	Kronsgart-Pium Coulee	36,238	35,101
4. Estevan(3)	Kennay-Bienfait	1,196,956	994,444
5. Glenboro	Murray Park-Souris	688,071	323,844
6. Gretna	Altona-Gretna	81,952	32,441
7. Lac du Bonnet	Birds Hill-Molson	121,927	104,740
8. La Rivière	Fortress-La Rivière	435,634	Néant
9. Lenore	Forrest-Lenore	220,317	127,009
10. Lyleton	Deloraine-Lyleton	256,026	208,699
11. Minnota	Brandon-Minnota	484,680	326,318
12. Nipinka	(incl. Rapid City Spur) La Rivière-Nipinka	946,346	819,099
13. Russell	Binscarth-Ingils	131,546	119,250
14. Snowflake	Wood Bay-Snowflake	89,906	81,971
15. Varcoe	Wellwood-Varcoe	148,649	119,712
16. Winnipeg Beach	Gimli-Riverton	93,331	75,059
Saskatchewan			
17. Altawan(4)	Shunavon-Manyberries	1,095,886	813,260
18. Amulet	Ormiston-Cardross	208,630	170,967
19. Arcola(5)	Schultz-Arcola	669,687	556,033
20. Asquith	Urban-Balfennie	354,197	266,157
21. Assinibola	Weyburn-Assinibola	1,029,446	397,475
22. Big Gully	Lloydminster-Hillmond	227,241	167,204
23. Bromhead	Estevan-Minton	776,635	224,440
24. Bullea	(incl. Tribune Spur) Neudorf-Bullea	1,126,010	1,006,857
25. Colonsay	Euston-Colonsay	1,021,381	781,169
26. Colony	Rocklen-Killdeer	131,440	114,832
27. Dunelm	Player-Simile	264,803	209,056
28. Empress(4)	Java-Empress (incl. Grant Spur)	1,918,285	190,619
29. Expanse	Curle-Assinibola	139,397	Néant(6)
30. Fife Lake	Assinibola-Big Beaver	1,029,431	831,280
31. Hatton	Hatton-Golden Prairie	191,474	169,059
32. Kelfield	Brass-Kelfield	305,477	259,972
33. Kerrobert	Outlook-Kerrobert	1,773,023	1,798,254
34. Kisbey	Arcola-Weyburn	399,198	382,343

Colombie-Britannique		19. Kaslo	
Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées(1)	Paiements versés au 31 décembre 1976
		\$ 257,489	\$ 104,211(3)
		\$ 1,344,853	\$ 226,434
	TOTAL		

- (1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises le 31 décembre 1976.
- (2) Abandon de l'embranchement autorisé en 1975; n'est donc admissible que pour une partie de l'année.
- (3) Paiements basés sur des réclamations en dédommagement de pertes réelles soumises le 7 février 1976.

CANADIEN PACIFIQUE

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1975

ARTICLE 256 (EMBRANCHEMENTS EN EXPLOITATION LIBRE)

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclâmées(1)	Palements versés au 31 décembre 1976
<u>Nouveau-Brunswick</u>			
1. Minto	Minto-Pennlyn	\$ 101,827	\$ 49,844
2. Shore Line	Lepreau-St. George		
<u>Québec</u>			
3. Drummondville	Knowlton-Foster	28,013	
4. Q.C.R. Tring	Tring Jct.-Mégantic	301,708	
5. St. Guillaume	St. Rosalie Jct.-	40,771	
6. Sawyerille	Cookshire-Sawyerille	21,455	
<u>Ontario</u>			
7. Chalk River	Renfrew-Calabogie	19,077	
8. Eganville	Payne-Douglas	21,932	
9. Port McNicoll	Coldwater-Port McNicoll	67,771	
<u>Manitoba</u>			
10. Boissevain	Boissevain-Lauder	46,758 (2)	33,411 (3)
11. Carman	Carman-Kronsgart	15,844 (2)	
12. Varcoe	MacGregor-Wellwood	24,652 (2)	
<u>Saskatchewan</u>			
13. Medstead	Healy-Panton	72,305	
14. Rosetown	Marrlott-North Rosetown	19,609 (2)	
15. Whitkov	Pierard-Redfield	25,127 (2)	
<u>Alberta</u>			
16. Irricana	Standard-Irricana	137,450	50,597 (3)
17. Rosemary	Rosemary-Matzhiwin (incl. Gem Spur)	35,834	38,215 (3)
18. Rosemary	Matzhiwin-Finnegan	57,387 (2)	
			Néant

RECLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNEE 1975 ARTICLE 261 (SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS)

CANADIEN NATIONAL

Services de trains de voyageurs	Pertes réelles	Pertes réelles	Pertes réelles	Pertes réelles	Paiements versés au 31 décembre 1976 (80% des pertes certifiées) (2)
1. Québec-La Malbaie-Clermont	\$ 511,006	\$ 475,851	\$ 380,681	\$ 380,681	
2. Montréal-Gaspé/Charney-Moncton	7,488,381	6,989,276	5,591,421	5,591,421	
3. Montréal-Halifax/Sydney	28,388,687	25,628,639	20,502,911	20,502,911	
4. Sydney-Turco-Halifax	1,666,788	1,672,724	1,337,834	1,337,834	
5. Toronto-Kingston	531,636	567,724	454,179	454,179	
6. Montréal/Québec-Chicoutimi	5,409,981	4,958,098	3,966,478	3,966,478	
7. Québec-Cochrane/Noranda	5,278,288	4,726,347	3,781,078	3,781,078	
8. Montréal-Sherbrooke-Coaticook	911,265	782,744	626,195	626,195	
9. Ottawa-Bellville	865,101	763,701	610,961	610,961	
10. Richmond-Lyster-Québec	434,500	351,744	281,395	281,395	
11. Toronto-Stratford	760,615	770,176	616,141	616,141	
12. Toronto-North Bay-Kapuskasing	3,268,825	2,007,899	1,606,319	1,606,319	
13. Toronto-Niagara Falls	1,749,014	1,972,988	1,578,390	1,578,390	
14. Winnipeg-Thompson/Churchill	7,605,089	6,724,432	5,379,546	5,379,546	
15. Edmonton-Drumheller	551,849	508,938	407,150	407,150	
16. Edmonton-North Battleford	977,369	870,553	696,442	696,442	
17. Jasper-Prince George-Prince Rupert	4,492,322	4,145,360	3,316,288	3,316,288	
18. Montréal/Toronto-Vancouver	61,430,187	55,126,041	44,100,833	44,100,833	
19. Deux-Montagnes-Grenville	136,286	88,012	70,410	70,410	
20. Moncton-Saint-Jean	1,342,215	1,303,690	1,042,952	1,042,952	
21. Winnipeg-Thunder Bay North	826,979	826,006	660,805	660,805	
22. Saskatoon-The Pas	403,072	413,422	330,738	330,738	
23. Edmonton-Grand Centre	699,351	620,883	496,706	496,706	
24. Toronto-Stouffville	541,925	2,858,945	2,286,772	2,286,772	
25. Ottawa-Brockville/Toronto	3,152,767	2,858,945	535,154	535,154	
26. Regina-Saskatoon-Prince Albert	807,176	668,942	72,222	72,222	
27. Prince Albert-Hudson Bay	84,061	90,278	49,726	49,726	
28. Hearst-Nakina	56,655	62,157	40,915	40,915	
29. Hornepayne-Manitouwadge	41,967	51,144	39,386	39,386	
30. Dauphin-Winnipegosis	49,547	49,232	63,189	63,189	
31. Wabowden-Gilliam-Churchill	70,570	78,986	63,889	63,889	
32. Sioux Lookout-Thunder Bay North	112,080	67,269	53,815	53,815	
33. Flin Flon-Osborne Lake	72,204	79,861	63,889	63,889	
34. The Pas-Lynn Lake	204,227	195,949	156,759	156,759	
35. McBride-Prince George	123,380	125,534	100,427	100,427	
36. Toronto-London-Sarnia	6,068,289	5,968,223	4,774,578	4,774,578	
37. Montréal-Québec	3,719,995	3,268,617	2,614,894	2,614,894	
38. Montréal/Brockville-Toronto	19,113,533	13,844,894	11,075,915	11,075,915	
39. Toronto-Windsor	10,064,263	8,532,064	6,825,651	6,825,651	
40. Montréal-Ottawa	5,291,749	4,147,614	3,318,091	3,318,091	
41. Toronto-Guelph	405,850	416,053	332,442	332,442	
TOTAL	\$185,709,044	\$162,800,098	\$130,240,078	\$130,240,078	

(1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises le 1^{er} décembre 1976.

(2) Paiements basés sur des réclamations en dédommagement de pertes réelles soumises le 5 mars 1976.

(3) Des paiements ne sont recommandés que s'il a été jugé que les embranchements sont "non rentables". Aucune détermination n'a été faite dans ce cas.

(4) Service discontinué le 14 novembre 1975.

Subdivision		Entre		Pertes réelles réclamées(1)		31 décembre 1976(2)	
Saskatchewan (suite)							
33.	St. Brieux	Thatch-Humboldt Jct.	709,507	\$	804,067	\$	804,067
34.	Tisdale	Hudson Bay-Prince Albert	2,444,664		1,950,331		1,950,331
35.	Tonkin(6)	Russell-Fonehill Jct.	449,786		439,413		439,413
36.	Tonkin	Fonehill Jct.-Parkerview	204,810		185,648		185,648
37.	Turnberry(6)	Hudson Bay-Freshford	200,126		1,090,700		1,090,700
38.	Turtleford	North Battleford-	1,290,461				
39.	Weyburn	St. Walburg	483,288		446,475		446,475
40.	White Bear	Talimage-Radville	584,682		658,171		658,171
Alberta							
41.	Alliance	Alliance Jct.-Alliance	1,174,255		1,675,368		1,675,368
42.	Athabasca	Morin Jct.-Athabasca	768,518		653,887		653,887
43.	Bonnyville	Abilene Jct.-Grand Centre	672,678		Neant(3)		Neant(3)
44.	Coronado	St. Paul Jct.-Heinsburg	954,575		Neant(3)		Neant(3)
45.	Demay	Camrose Jct.-Ryley	121,220		154,505		154,505
46.	Dodsland(4)	Loverna-Hemavuka	324,755		359,174		359,174
47.	Drumheller	Hanna-Sarcee Yard	2,953,819		1,739,032		1,739,032
48.	Endiang	Endiang Jct.-Warden Jct.	377,413		377,042		377,042
49.	Endiang	Warden-Nevis	12,385		Neant		Neant
50.	Footfalls	Parkhill Jct.-Footfalls	412,924		Neant(3)		Neant(3)
51.	Haight	Inland-Vegreville Jct.	41,958		56,323		56,323
52.	Kingman	Toftield-Kingman	35,506		23,325		23,325
53.	Oyen(4)	Kindersley-Hanna	2,970,325		2,256,897		2,256,897
54.	Stettler	Perlow Jct.-Dinosaur	1,330,385		1,280,885		1,280,885
55.	Three Hills	Mirror-Hubalta	1,962,785		Neant		Neant
TOTAL			\$ 66,689,155		\$ 46,372,418		\$ 46,372,418

(1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises le 7 décembre 1976.

(2) Paiements basés sur des réclamations en dédommagement de pertes réelles soumises le 5 mars 1976.

(3) Aucune réclamation n'a été soumise avant le 7 décembre 1976.

(4) Se prolonge en Saskatchewan sur une faible distance.

(5) Se prolonge en Alberta sur une faible distance.

(6) Se prolonge au Manitoba sur une faible distance.

[illegible]

CANADIEN NATIONAL

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1975

ARTICLE 258 (EMBRANCHEMENTS EN EXPLOITATION OBLIGATOIRE)

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées(1)	Paiements versés au 31 décembre 1976(2)
Manitoba			
1. Carberry	Petrel Jct.-Carberry Jct.	\$ 34,224	\$ Neant(3)
2. Carman	Carman Jct.-Carman	345,106	342,053
3. Carman	Carman-Roseisle	59,601	58,455
4. Carman	Notre Dame Jct.-Belmont	547,430	565,794
5. Cowan	North Jct.-Swan River	818,418	876,932
6. Erwood	Swan River-Whitmore	364,829	Neant(3)
7. Gladstone	Delta Jct.-Dauphin	1,269,628	754,031
8. Hartney	Belmont-Hartney Jct.	11,228	8,446
9. Hartney	Hartney Jct.-Hartney	622,664	563,613
10. Hartney	Hartney-Scarth	99,852	Neant
1. Herchmer	Gilliam-Churchill	603,380	Neant
12. Inwood	Grosse Isle-Hodgson	252,209	225,775
3. Miami	Morris-Somerset	506,871	475,382
4. Neepawa	Muir-Helston	55,081	38,265
5. Neepawa	Carberry Jct.-Kossburn Jct.	158,749	151,239
6. Neepawa	Kossburn Jct.-Neepawa Jct.	198,252	179,887
7. Notre Dame	Notre Dame Jct.-Notre Dame	34,023	32,778
8. Oakland	Delta Jct.-Amaranth	295,025	271,728
9. Pleasant Point	Edwin-Brandon Jct.	158,904	81,164
10. Rapid City	Haliboro-Rapid City	131,784	111,311
11. Rapid City	Rapid City-Benlah	333,023	332,660
12. Ridgerville	Ridgerville-Emerson	70,585	131,303
3. Kossburn	Kossburn Jct.-Russell	1,100,470	979,610
4. Ste. Rose	Ochre River-Ste. Rose	115,923	83,277
5. Ste. Rose	Ste. Rose-Korketon	71,521	61,472
6. Togo(4)	Dauphin-Kamsack	1,575,375	542,049
7. Wakopa	Greenway-Neelin	86,372	82,886
8. Wawanesa	Wawanesa-M. and B. Jct.	178,675	192,128
9. Winnipegosis	Sifton Jct.-Winnipegosis	126,794	99,193
0. Aberdeen	Humboldt-Duck Lake Jct.	1,010,636	486,478
1. Acadia Valley(5)	Eyre Jct.-Acadia Valley	383,548	371,328
2. Amiens	Amiens Jct.-England	707,232	584,843
3. Arborfield	Crane-Arborfield	325,464	Neant(3)
4. Assiniboine	Canora-Mutchie	768,829	503,246
5. Avonlea	Radville-Bengough Jct.	20,819	Neant(3)
6. Avonlea	Bengough Jct.-Avonlea	364,435	292,505
7. Avonlea	Avonlea-Moose Jaw	410,943	468,676

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées(1)	Paiements versés au 31 décembre 197
-------------	-------	-----------------------------	-------------------------------------

Manitoba (suite)

18. Pleasant Point	West Tower-Edwin	19,944(6)	Néant(2)
19. Ridgville	South Jct.-Ridgville	99,800	" (2)
20. Wawanesa	Hartney Jct.-Wawanesa	21,884(6)	" (2)

Saskatchewan

21. Blewett	Luxton-Blewett	24,063(6)	Néant(2)
22. Central Butte	Central Butte-Grainland	25,664(6)	" (2)
23. Cudworth	Norco Spur Jct.-Rutan	17,582	" (2)
24. Cut Knife	Rosemound-Caruthers	20,216(6)	" (2)
25. Gravelbourg	Neldpath-Burnham	13,532(6)	" (2)
26. Porter	Cando-Dacer	16,245(6)	" (2)

Alberta

27. Haight	Haight Jct.-Inland	11,465(6)	Néant(2)
28. Kingman	Kingman-Barlee Jct.	10,307(6)	" (2)
29. Spondin	Scapa-Spondin	26,823(6)	" (2)
TOTAL		\$ 4,138,703	Néant

- (1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises le 7 décembre 1976.

- (2) Aucune réclamation n'a été soumise avant le 30 juin 1976; n'est pas admissible.

- (3) Des subsides seront versés à compter de l'exercice 1976.

- (4) Réclamation soumise pour l'année entière; n'était admissible que pour moins de deux mois.

- (5) Se prolonge au Nouveau-Brunswick sur une faible distance.

- (6) Réclamation soumise pour l'année entière; l'abandon de l'embranchement a été autorisé en 1975, n'est donc admissible que pour une partie de l'année.

CANADIEN NATIONAL

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1975

ARTICLE 256 (EMBRANCHEMENTS EN EXPLOITATION LIBRE)

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclâmées(1)	Palements versés au 31 décembre 1976
<u>Terre-Neuve</u>			
1. Argentia	Placentia Jct.-Argentia	\$ 317,818	Néant(2)
2. Bonavista	Shoal Harbour-Bonavista	569,764	" (2)
<u>Ile-du-Prince-Edouard</u>			
3. Murray Harbour	Maple Hill-Murray Harbour (incl. Mount Herbert and Vernon Spurs)	398,666	Néant(3)
4. Souris (Elmira Spur)	Harmony Jct.-Elmira	198,035	Néant(2)
<u>Nouvelle-Ecosse</u>			
5. Caledonia	Caledonia Jct.-Caledonia	74,036	Néant(2)
6. Hopewell (Sunny Brae Spur)	Ferrona Jct.-Sunny Brae	17,394	" (2)
7. Inverness	Port Hastings Jct.-Inverness	331,088 (4)	" (2)
8. Oxford	Tatamagouche-Scotsburn	129,508	" (2)
9. St. Peters	St. Peters Jct.-St. Peters	59,018	" (2)
10. Yarmouth	Liverpool-Yarmouth	1,123,899 (4)	" (2)
<u>Nouveau-Brunswick</u>			
11. Nashwaak (Stanley Spur)	Stanley Jct.-Stanley	1,021 (4)	" (2)
12. Richibucto	Kent Jct.-Richibucto	12,352	" (2)
<u>Québec</u>			
13. Temiscouata(5)	Rivière du Loup-Fraser Jct.	494,431	" (3)
<u>Manitoba</u>			
14. Cabot	Searle-Cabot	56,577 (6)	" (2)
15. Carman	Roseisle-Notre Dame Jct.	10,170 (6)	" (2)
16. Hartney	Scarth-Virden	14,882 (6)	" (2)
17. Neepawa	Helston-Carberry Jct.	22,519 (6)	" (2)

SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS VERSÉS

AU CANADIEN NATIONAL

POUR L'ANNÉE 1975

Paiements versés au 31 décembre 1976	Pertes réelles réclamées(1)	\$	\$	Article 256 (Embranchements en exploitation libre)	Article 258 (Embranchements en exploitation obligatoire)	Article 261 (Services de trains de voyageurs)	Article 272 (Tarifs de l'Est)	TOTAL
		4,138,703	Néant		66,689,155	185,709,044	7,677,955	\$264,214,857
					46,372,418	130,240,078(2)	7,677,955	\$184,290,451

(2) 80% des pertes réelles certifiées.

(1) La date des réclamations en compensation de pertes réelles par le(s) chemin(s) de fer apparaît au bas de la page de chacun des tableaux.

SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS VERSÉS

AU CANADIEN PACIFIQUE

POUR L'ANNÉE 1975

Paiements versés au 31 décembre 1976	Pertes réelles réclamées(1)	\$	\$	Article 256 (Embranchements en exploitation libre)	Article 258 (Embranchements en exploitation obligatoire)	Article 261 (Services de trains de voyageurs)	Article 272 (Tarifs de l'Est)	TOTAL
		1,344,853	226,434		48,032,253	42,094,183	5,664,897	\$ 97,136,186
					33,736,959	31,767,974(2)	5,664,897	\$ 71,396,264

(2) 80% des pertes réelles certifiées.

(1) La date des réclamations en compensation de pertes réelles par le(s) chemin(s) de fer apparaît au bas de la page de chacun des tableaux.

SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS VERSÉS

AUX COMPAGNIES ADMISSIBLES

POUR L'ANNÉE 1975

Paiements versés au 31 décembre 1976	Pertes réelles réclamées(1)	
	\$ 5,483,556	Article 256 (Embranchements en exploitation libre)
82,378,981	120,094,238	Article 258 (Embranchements en exploitation obligatoire)
162,481,537(2)	228,690,635	Article 261 (Services de trains de voyageurs)
13,342,852	13,342,852	Article 272 (Tarifs de l'Est)
\$258,429,804	\$367,611,281	TOTAL

(1) La date des réclamations en compensation de pertes réelles par le(s) chemin(s) de fer apparaît au bas de la page de chacun des tableaux.

(2) 80% des pertes réelles certifiées.

été nommé vice-président (Recherche) le 1^{er} juin; Ralph Azzie, qui était directeur de la Division du transport aérien international à la Commission, est devenu commissaire le 27 mai; et Malcolm Armstrong, ancien président du Centre de développement des transports du Ministère des Transports, a également été nommé commissaire le 1^{er} septembre.

Ces changements ont porté à 15 le nombre des membres de la Commission, soit deux de moins que le nombre maximal prévu par la Loi.

A la fin de l'année, la Commission comptait 788 employés permanents, soit 35 de plus qu'à la fin de l'année précédente.

transport et le développement régional. Des rapports subséquents sont en cours de préparation; ils examinent les coûts et avantages des subsides versés aux transporteurs de services voyageurs, ainsi que l'efficacité du transport en tant que stimulant au développement économique régional. En ce qui concerne le transport des marchandises en vrac, une étude auprès des expéditeurs a été entreprise pour connaître leur opinion face aux problèmes qu'ils rencontrent.

La Division tente, autant que possible, de mettre ses ouvrages à la disposition du public. Ainsi, en 1976, elle a publié 59 rapports qui sont disponibles sur demande, et quelque 24,000 copies de ces rapports ont été distribuées aux membres de l'industrie du transport. La Division de Recherche rédige présentement un document d'information appelé 'La Revue des Transports' qui étudie les tendances statistiques du transport et reflète les conditions actuelles des divers secteurs du transport.

COMMISSAIRES ET AUTRE PERSONNEL

Deux commissaires qui étaient membres de la Commission depuis ses débuts au mois de septembre 1967, ont pris leur retraite cette année. James F. Clark, autrefois président du Comité de la Politique en matière du transport international, a quitté la Commission le 31 août, et Alan P. Campbell, qui occupait le poste de président du Comité des transports par eau, s'est retiré le 30 décembre.

Par décret du conseil, trois nouveaux membres ont été nommés à la Commission, soit: Yves Dubé, autrefois doyen de la Faculté des Sciences sociales à l'université Laval, a

relatives à l'analyse des exigences financières et du capital
requis par les sociétés de transport; et l'examen de la notion
des problèmes de tarification.

* * * * *

Des études spéciales ont été faites à la demande de
d'autres ministères et agences, y compris Agriculture Canada,
l'Agence canadienne de développement international, le Ministère
de l'Energie, Mines et Ressources, le Ministère de l'Expansion
économique régionale, le Conseil des Grains du Canada, et la
Commission Hall. La Division a également délégué des membres
de son personnel à de nombreux comités interministériels.

Un programme sur ordinateur, établi par la Division,
calcule la distance additionnelle que les fermiers ont à
parcourir en transportant leurs grains vers les éleveurs,
en raison de la fermeture de certains points d'expédition.
Cette simulation mathématique, qui sert déjà aux
études du Comité des transports par chemin de fer, a été fré-
quemment utilisée par d'autres ministères fédéraux, en 1976.
Outre les simulations de ce genre, des travaux effectués pour
la Commission Hall ont inclu une documentation d'envergure
sur les conditions économiques et sociales des collectivités à
proximité des embranchements dans l'Ouest du Canada.

Dans le domaine de la recherche anticipatoire, les
travaux se sont poursuivis sur le programme de subsides, et il
en a résulté des rapports sur le processus de formation des
prix de revient et des subventions applicables au transport-
voyageurs par air et par rail, de même que sur l'évolution du

une analyse économique a été faite sur la structure de marché du secteur des transports maritimes.

Une aide a été apportée au Comité des transports

par véhicule à moteur lors des audiences qui ont été tenues sur les cas de fusion et d'acquisition dans l'industrie du

camionnage.

* * * * *

La Division de la Recherche a continué de répondre

aux demandes de TransportsCanada en matière de recherche.

Dans le domaine du transport-voyageurs, ses travaux ont

compris la spécification et la simulation de modèles de

demande; une étude conjointe sur les problèmes relatifs au

trafic d'affrètement international; une analyse des exigences

du transport aérien au Manitoba et en Saskatchewan; et un

examen des problèmes que rencontrent les services voyageurs

par chemin de fer.

Sur le plan des transports-marchandises, on a

poussé le développement et l'utilisation d'une simulation

économétrique pouvant donner un aperçu de la demande en

matière de transport-marchandises. Une autre assistance que

la Division a prêtée au Ministère des Transports consiste en

une analyse économique et statistique des alternatives à con-

siderer dans la préparation de politiques se rapportant aux

divers champs d'action qu'examine le Ministère. Dans le

secteur intermodal, on a entrepris une étude des services

de transport disponibles dans les localités éloignées qui

sont assujetties à des juridictions provinciales; des études

les services ferroviaires sur l'Ile de Vancouver; sur la disponibilité de services ferroviaires vers les centres à faible densité, en Saskatchewan; et sur une quantité de requêtes relatives à des abandons d'embranchements. Les travaux se sont poursuivis sur l'analyse des mouvements par rail, au Canada, des marchandises en vrac, y compris la potasse, le minerai de fer et les produits forestiers. La Recherche a été consultée sur des questions de prix de revient; les travaux ont démarré en vue d'élaborer un système de simulation sur le développement d'un programme de sécurité des chemins de fer; et on a établi un système de contrôle administratif par ordinateur.

Parmi les recherches effectuées pour le Comité de la Politique en matière de transport international, la Division a mené des études sur l'industrie de l'assurance en matière de transport maritime; sur les responsabilités des transporteurs océaniques vis-à-vis les passagers et les bagages; sur l'uniformité du transport multimodal international; et sur les niveaux de responsabilité des organisateurs du transport intermodal. Elle a également fourni de nombreux renseignements à la Commission économique pour l'Europe; du matériel préparatoire aux assises de l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI); et des analyses du trafic qui ont servi aux négociations visant à des ententes aériennes bilatérales avec 10 pays.

Des systèmes de banques de données sur ordinateur ont été développés pour le Comité des transports par eau, et

Canada et à d'autres ministères fédéraux, tout en entreprenant des projets de recherche anticipatoire. Son personnel, qui comprend 60 experts de disciplines variées, lui permet d'envisager le transport sous divers aspects. La formation professionnelle de ces experts touche à la fois l'informatique, l'économique, le génie, la géographie, les mathématiques, la sociologie et les statistiques.

Pour le Comité des transports aériens, la Division a fait: un examen de la productivité et des économies d'échelle de l'industrie aérienne; un rapport sur les expéditeurs nationaux de marchandises, par air; une étude sur les syndicats reliés à l'industrie de l'air; et une analyse des caractéristiques économiques du transport aérien régulier par rapport aux services d'affrètement, dans le domaine du transport international. En outre, la Recherche a fourni nombre de renseignements sur les services des transporteurs aériens locaux lors des audiences publiques qui se sont tenues dans les Maritimes. La Division travaille présentement à la revue des systèmes de statistiques sur le transport aérien, utilisés par le Comité.

Pour le Comité des transports par chemin de fer, on a fait une analyse comprehensive des services-voyageurs transcontinentaux par chemin de fer, et des membres du personnel étaient présents lorsque les audiences touchant ces services ont eu lieu. De même, la Division a fourni, au cours des audiences publiques, des renseignements sur le rendement des chemins de fer dans la région des Rocheuses canadiennes; sur

RÉVISION

Soixante-dix-sept demandes en révision ont été examinées par le Comité de Révision en 1976, dont 12 lui étaient parvenues au cours de 1975.

Dans 41 de ces cas, on a décidé de réexaminer la première décision, tandis que dans 35 autres cas, le Comité a jugé que les motifs invoqués n'étaient pas suffisants pour en justifier la révision. Une requête a été retirée.

Le Comité a décrété que 22 des 41 décisions ré-examinées devraient être modifiées, mais il a soutenu les premières décisions dans 14 autres cas; le Comité modal a été chargé de faire la révision de cinq autres cas, mais aucune décision n'avait encore été rendue à la fin de l'année. Au cours de 1976, le Comité a reçu 18 décisions

rendues en appel par le Ministre des Transports. Deux d'entre elles décrétaient que la décision originale devait être modifiée. Quatre autres chargeaient la Commission de réviser les premières décisions, dont une a ensuite été modifiée, une ré-affirmée, et les deux autres, différées. Douze demandes en appel ont été rejetées par le Ministre.

A la fin de l'année, le Comité avait encore à régler 10 demandes en révision, du fait que la plaidoirie n'était pas complétée.

RECHERCHE

Cette année, la Division de Recherche s'est chargée de multiples études se rapportant aux travaux des Comités de réglementation, et a apporté une aide appréciable à Transports

aux dispositions de la Loi sur le transport par véhicule à

moteur (1954) et l'a soumis aux dispositions de la Partie III de la Loi nationale sur les transports, qui confère un droit de réglementation à la Commission. Le service d'autocars

constitue le seul moyen de transport public en surface à

Terre-Neuve.

C'était la première fois qu'une compagnie était

ainsi soustraite aux dispositions de la Loi sur le transport par véhicule à moteur (1954), qui autorise les provinces à exercer l'autorité fédérale en matière de transport extra-

provincial par véhicule à moteur.

PIPE-LINES POUR DENRÉES

Au début de l'année, il apparaissait que la Com-

mission recevrait une ou plusieurs requêtes visant à la

construction de pipe-lines de denrées destinées au transport de l'ammoniaque anhydre acheminée de l'Alberta vers les

Etats-Unis. Cependant, elle n'a reçu aucune requête, pro-

bablement à cause des fluctuations du marché et des changements dans les coûts de production des projets en question.

La Commission a quand même continué de surveiller

la planification des divers types de pipe-lines pour denrées

devant être utilisées au Canada. A cet égard, elle s'est

entretenu avec des représentants de ministères gouvernementaux et du secteur industriel, tant canadiens qu'américains, sur

les normes et règlements de construction susceptibles d'être

appliqués à la construction de pipe-lines de denrées.

dimanche. Ces requêtes ne s'appliquent qu'à un dimanche ou à quelques dimanches seulement au cours de la même année, et ordinairement l'urgence se déclare durant la semaine qui précède le dimanche en question. En 1976, le Comité a approuvé 109 requêtes de cette nature.

* * * * *

Le Comité de transport par véhicule à moteur a reçu, en 1976, 18 avis de projets d'acquisition aux termes de l'article 27 de la Loi nationale sur les transports. Cet article confère à la Commission le pouvoir de ne pas reconnaître une telle acquisition ou de la considérer nulle et non avenue si elle juge que l'acquisition restreindrait indûment la concurrence, ou porterait préjudice à l'intérêt public. Dans un tel cas, une enquête n'est faite que s'il y a opposition de la part de toute personne ou tout organisme représentant des transporteurs ou des sociétés de transport touchées par ce projet d'acquisition.

En 1976, un seul de ces projets a été contesté. Le Comité a tenu à Montréal une audience publique relativement à l'opposition par l'Association du camionnage Québec Inc. au projet d'acquisition de Chalmers Transport (1974) Inc. par les chemins de fer Nationaux du Canada, par l'entremise de ses filiales. Par la suite, le Comité a conclu qu'il n'existait aucune raison de ne pas reconnaître cette acquisition.

* * * * *

Un arrêté du Conseil des Ministres, émis le 16 juillet, a soustrait le service d'autocars CN, à Terre-Neuve,

Ce segment du programme de subventions aux camionneurs est entré en vigueur en septembre 1970. Depuis lors, 49,701 réclamations ont été soumises, dont 47,974 ont été certifiées, représentant des paiements de \$74,607,585.

* * * * *

L'article 11(x) de la Loi sur le dimanche confère à la Commission canadienne des transports le pouvoir d'autoriser une entreprise de transport à travailler le dimanche, si la Commission juge le travail nécessaire en raison des mouvements de marchandises de l'entreprise en question. En arrivant à cette décision, la Commission doit tenir compte des objets de la Loi sur le dimanche, c'est-à-dire que le dimanche soit déclarer un jour de repos, autant que possible, tenant compte des objets de la Loi et prévenant tout retard injustifiable. D'autres dispositions de la Loi autorisent les modes de transport autres que les autobus et les camions à pratiquer certaines activités le dimanche. La Cour suprême du Canada a déjà stipulé que les autobus et les camions ne peuvent fonctionner le dimanche qu'en vertu de l'article 11(x) de la Loi.

Le Comité a tenu, en 1976, des audiences sur deux requêtes soumises aux termes de l'article 11(x) de la Loi sur le dimanche, se rapportant à des entreprises de camionnage de long parcours extra-provincial. Les deux ont été approuvées. Des situations urgentes qui exigent parfois le transport de marchandises par camion, le dimanche, font l'objet de requêtes adressées au Comité, aux termes de la Loi sur le

marchandises à l'intérieur du "territoire choisi" qui comprend les quatre provinces atlantiques et les localités du Québec situées à l'est de Lévis et au sud du fleuve Saint-Laurent.

Dans les deux cas, les camionneurs doivent déposer auprès de la Commission des demandes de certificats leur permettant de réclamer des subventions s'appliquant à des mouvements déterminés de marchandises.

Pour le transport routier hors du territoire, 711 camionneurs détenaient des certificats en 1976, soit 62 de plus qu'en 1975. D'autre part, 3,875 camionneurs étaient détenteurs de certificats pour le transport à l'intérieur du territoire, soit une augmentation de 374 sur l'année précédente.

Réclamations pour le transport hors du territoire

Dans cette catégorie, les transporteurs de grande route ont déposé au cours de l'année 1976, 1,659 demandes en subventions. La Commission en a certifié 1,545, représentant des paiements de \$5,512,391.

Depuis 1969, le Comité a reçu 8,571 réclamations pour le transport de marchandises hors du territoire, dont 8,299 ont été certifiées, ce qui représente des paiements de l'ordre de \$21,968,921.

Réclamations pour le transport à l'intérieur du territoire

Au cours de l'année, les transporteurs de grande route de cette catégorie ont soumis 11,071 réclamations. La Commission en a certifié 10,479, autorisant ainsi le paiement de \$17,848,029.

assemblées internationales à venir. En outre, elle a fait corps avec d'autres ministères fédéraux pour jeter les bases d'une formule d'application, au Canada, de la Convention for Safe Containers. Elle a assisté aux réunions du Interdepartmental Committee on Trade Distribution Systems, de l'Organisation canadienne pour la simplification des procédures commerciales (COSTPRO), qui tente de simplifier et d'uniformiser la documentation présentement exigée, et de la International Functions Committee of the Transportation of Dangerous Goods Secretariat, une activité du Ministère des Transports.

VÉHICULES À MOTEUR

En 1976, les subventions versées aux camionneurs en vertu de la Loi sur les Subventions au transport des marchandises dans la région de l'Atlantique, ont atteint \$23,360,421, comparé à \$21,446,324 pour l'année 1975. Le programme de subsides relatifs au transport des marchandises par camion, qui a débuté en 1969, s'apparente à la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes, laquelle détermine les subventions s'appliquant au transport des marchandises par chemin de fer (\$17,100,000 en 1976).

Les subventions aux camionneurs se divisent en deux catégories: les subsides applicables au transport des marchandises hors du "territoire choisi" vers les autres marchés du Canada, et les subventions applicables au transport des

ont donné lieu à une étude sur l'importance qu'aurait ce genre de transport sur le commerce canadien. L'étude a démontré que les flottilles de navires-marchandises subventionnées par un Etat s'occupent d'une très faible partie du commerce canadien, et qu'il n'y a pas lieu de s'inquiéter à ce sujet.

TRANSPORT INTERMODAL INTERNATIONAL

La Commission s'est rendue à Genève pour participer à la troisième assemblée du Groupe préparatoire intergouvernemental (IPG), qui oeuvre sous les auspices de la Conférence des Nations-Unies sur le commerce et le développement. Le mandat du Groupe préparatoire intergouvernemental est de préparer une convention sur le transport multimodal international des marchandises. La Commission, de concert avec plusieurs ministères fédéraux, a poussé ses études en la matière en prévision de la reprise de la session qui doit se tenir à Genève, en 1977.

De plus, la Commission s'est jointe au Ministère des Transports, au Ministère de l'Industrie et du Commerce, et à d'autres ministères fédéraux pour déterminer la position que devait adopter le Canada lors de l'assemblée du Ad Hoc Intergovernmental Group on Container Standards for International Multimodal Transport, qui s'est tenue à Genève.

Ces discussions avaient essentiellement pour but de mettre au point une convention internationale qui réglerait les limites des dimensions et du volume des conteneurs-marchandises. La Commission continuera à participer à des études et consultations avec l'industrie pour préparer les

générale exprimée lors de la réunion de UNCITRAL, tenue à

l'automne, le dernier projet est considéré comme base de la

convention qui pourrait être présentée lors de la prochaine

conférence pléniptentiaire.

La Commission a poussé son étude sur la convention

du Code de conduite pour les cartels maritimes, sujet de

fréquentes discussions dans les milieux maritimes interna-

tionaux. Le rapport que la Commission a publié en février

laisse prévoir que l'impact sur le Canada des nouvelles dis-

positions du Code, relatives au partage de cargaisons, serait

sans importance, à moins que la majorité des pays traitiquant

directement avec le Canada ne se servent de ces dispositions

comme mesures délibérées.

La Commission essaie de déterminer la portée écono-

mique, au Canada, de l'application de modifications au Code ou

de toute autre procédure que nécessiterait l'entrée en vigueur

du Code présent ou futur.

La Commission a collaboré à la préparation de la

Conférence diplomatique, convoquée en novembre pour discuter

des révisions à la Convention de 1957 sur la limitation des

responsabilités des armateurs. La rédaction de cette conven-

tion avait été confiée au Comité juridique de l'Organisation

intergouvernementale consultative de la navigation (OICN).

Les inquiétudes exprimées par le Comité des transports

maritimes de l'Organisation de coopération et de développement

économiques (OCDE), en marge des politiques tarifaires des

flottes de navires-marchandises subventionnées par un Etat,

provenant de la N.W.T. Arctic Ocean Services Ltd. a été différée pour permettre à la compagnie de fournir de plus amples renseignements sur ses exploitations.

* * * * *

Un nouveau tarif de droits, approuvé par le Gouverneur en conseil, a été mis en vigueur le 29 juin. Il a établi les droits imposables à un transporteur à l'égard de tout permis accordé en vertu de la Loi sur les transports au cours d'une année civile, à \$100 plus 4 cents par tonne, basé sur la jauge brute de tout navire auquel s'applique le permis. Ceci remplace les droits de permis établis par l'ancienne Commission des transports du Canada.

* * * * *

En 1976, six sociétés engagées dans des opérations de transport par eau ont avisé la Commission de leur intention d'acquérir un intérêt dans les affaires d'autres sociétés de transport par eau. Nulle contestation n'a été faite quant à cinq de ces propositions, et la Commission a fermé ces dossiers. Pour ce qui est de la dernière requête, reçue le 30 décembre, toute considération a été reportée à 1977.

TRANSPORT PAR EAU (INTERNATIONAL)

La Commission s'occupe depuis quelque temps de la mise au point d'un projet de convention internationale sur le transport océanique des marchandises. Ce projet sera la culmination des négociations internationales pour le remplacement des règlements Hague-Visby sur les connaissements de transport océanique, à l'étude depuis de nombreuses années à la United

Power Corporation a contesté la requête de Great Lakes Barge Limited. Toutefois, le Comité a conclu que la partie opposante n'avait pas réussi à prouver que le permis, si accordé, serait superflu dans la région des Grands Lacs; en conséquence, le permis a été délivré à Great Lakes Barge Limited pour l'année 1976.

Huit transporteurs de la région du fleuve Mackenzie ont reçu des permis de transport se rapportant à 258 navires:

Détenteur du permis		Nombre de navires	
<u>Arctic Cruise Lines Limited</u>	1		
<u>Cooper Bargaining Service Ltd.</u>	6		
<u>Kaps Transport Ltd.</u>	30		
<u>Lindberg Transport Ltd.</u>	12		
<u>Mac Tug Ltd.</u>	2		
<u>Northern Transportation Company Ltd.</u>	195		
<u>Streeper Bros. Marine Transport Ltd.</u>	9		
<u>Little 3 Transport & Salvage Ltd.</u>	3		
		258	

Cooper Bargaining Service Ltd. a demandé que soit élargie la zone d'exploitation qu'elle a obtenue en vertu d'un permis accordé en 1975, mais un autre transporteur de la région du fleuve Mackenzie s'y est opposé. Après avoir examiné le cas, le Comité a refusé la demande et limité le territoire du transporteur à la zone autorisée en 1975. Un permis a été délivré à Lindberg Transport Ltd. par rapport à 12 des 15 navires qui faisaient l'objet de sa requête. La compagnie avait admis que les trois autres navires n'étaient pas en état d'être mis en service. La troisième requête

Il a été décidé de discontinuer les subventions affectées à deux services de la côte est, et un de la côte ouest. Le Comité a reçu une nouvelle demande en subsides qui a été étudiée et ensuite rejetée.

En 1976, les transporteurs par eau du secteur privé ont reçu au total \$15,740,688 en subsides, comparé à \$15,142,054, en 1975.

* * * * *

Les compagnies membres des conférences maritimes

ont déposé 21,601 documents auprès de la Commission en 1976, aux termes de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes. A la fin de l'année, la Commission avait reçu des documents soumis par 53 conférences maritimes, comptant 104 membres qui ont fourni 361 services répartis sur l'ensemble des ports nord-américains; 75 de ces membres ont procuré 261 services à des ports canadiens.

* * * * *

Les transporteurs par eau ont demandé 12 permis de transport durant l'année, dont trois pour la région des Grands Lacs et neuf pour la région du fleuve Mackenzie. Les trois transporteurs de la région des Grands Lacs se sont vu accorder des permis par rapport aux neuf navires mentionnés dans leurs requêtes:

Détenteur du permis	Nombre de navires
Evans McKell Workboats Ltd.	1
Great Lakes Barge Limited	4
Power Corporation of Canada Limited	4
	<u>9</u>

destination des ports canadiens ou américains. Ces ententes avaient été antérieurement approuvées par la Federal Maritime Commission des Etats-Unis pour une période se terminant le 31 octobre 1975, mais une demande en prolongation n'a pas été confirmée. Une enquête publique avec audience devait être tenue à ce sujet au mois de mai 1976, toutefois les conférences touchées par ces ententes ont retiré leurs requêtes avant la date prévue.

* * * * *

Un transporteur licencié de la région du fleuve Mackenzie a porté plainte, alléguant qu'un autre transporteur licencié, de même qu'un transporteur non licencié de la même région avaient entreint la Loi sur les Transports. L'enquête sur ces cas a inclu une audience publique à Ottawa. L'ordonnance résultant de l'enquête a interdit aux deux transporteurs en faute de pratiquer, ou de continuer de pratiquer des exploitations semblables à celles qui ont fait l'objet de plaintes.

La Commission a décidé d'entreprendre une étude exhaustive des services de transport par eau sur le fleuve Mackenzie et les autres eaux navigables des Territoires du Nord-Ouest, laquelle comprendra une audience publique qui se tiendra à Edmonton au printemps de 1977.

STATISTIQUES SUR LE COMITÉ DES TRANSPORTS PAR EAU

Le Comité des transports par eau a régi des ententes en subventions touchant 19 services d'expédition, dont quatre sur la côte ouest, un sur les Grands Lacs et 14 sur le Saint-Laurent et la côte est.

entre l'Ile-du-Prince-Edouard et le Nouveau-Brunswick; une

deuxième, au transport, en 1977, d'un réacteur nucléaire;

et une troisième, au côté récréatif des Jeux olympiques.

Les autres avaient traité à des transporteurs de marchandises. Les 27 requêtes qui se rapportaient à des navires-

citernes incluaient 24 demandes de transport de produits

pétroliers, et trois autres avait traité au transport de la

mélasse, de l'acide sulfurique et du chlorure de calcium.

Trois requêtes ont été déposées pour le transport du charbon

depuis la côte ouest jusqu'à la côte est; une pour le trans-

port de l'asphalte; sept pour le transport par navire de

marchandises diverses, et deux pour le transport-voyageurs

dont un transbordeur opérant entre Terre-Neuve et la Nouvelle-

Ecosse.

* * * * *

La Commission a laissé périmer deux ententes de

conférences maritimes sur les routes commerciales entre le

nord de l'Europe, le Canada et les Etats-Unis. L'une d'entre

elles stipulait que les conférences maritimes des Etats-Unis

et du Canada, desservant les mêmes zones commerciales de

l'Europe du Nord, doivent se consulter sur les matières

d'intérêt commun. L'autre est une entente entre les confé-

rences maritimes qui desservent les ports de l'est du Canada

et de l'est des Etats-Unis dans le cadre du transport commer-

cial européen, afin qu'il y ait un contrôle sur les tarifs de

transport-marchandises hors-frontières en provenance ou à

étude sur la Formule d'ajustement des tarifs; et une réunion préparatoire à une audience à laquelle devait assister les intéressés pour établir comment pourrait être poussée l'étude sur les services non urbains de Bell Canada.

Le Comité des Télécommunications a continué d'exister tout le long de l'année 1976, afin de prêter son concours, au besoin, au bon ordre du transfert de la juridiction.

TRANSPORT PAR EAU (NATIONAL)

Les Administrations de Pilotage de l'Atlantique, des Grands Lacs et des Laurentides ont annoncé des amendements à leurs tarifs, aux termes de la Loi sur le Pilotage. Tel

qu'indiqué dans son dernier rapport annuel, la Commission a été signifiée d'avis d'opposition par rapport à certains des tarifs proposés. En regard de ces contestations, le Comité des transports par eau a tenu, à Halifax, des audiences

publiques qui ont porté sur les tarifs proposés par l'Administration de Pilotage de l'Atlantique et, à Ottawa sur ceux que proposait l'Administration de Pilotage des Grands Lacs.

Le Comité a également tenu une enquête sans audience sur les tarifs proposés par l'Administration de Pilotage des Laurentides

et a rendu des décisions sur les tarifs des trois administrations.

* * * * *

Sous le rapport du Règlement d'exemption pour le

cabotage, la Commission a été saisie de 45 demandes en exemption et, dans huit de ces cas, elle a constaté que des navires battant pavillon canadien étaient disponibles. Parmi ces requêtes, une se rapportait à un projet de pose de câbles

Ottawa, au mois de juin. Les majorations sollicitées ont été approuvées par la suite, à une exception près.

* * * * *

La Loi sur le Conseil de la Radiodiffusion et des Télécommunications canadiennes a été promulguée et est entrée en vigueur le 1^{er} avril, cédant au Conseil les pouvoirs de réglementation sur certains transporteurs publics de télécommunication, qui avaient été conférés à la Commission canadienne des transports. La Loi prévoyait toutefois que les cas en instance le 31 mars 1976 seraient réglés par la Commission canadienne des transports. C'est ce qui explique les deux décisions rendues après le 1^{er} avril relativement à B.C. Tel et aux Télécommunications CN-CP, dont il a déjà été fait mention. Le 1^{er} avril, tous les dossiers et archives appartenant au Comité des Télécommunications ont été remis au Conseil de la Radiodiffusion et des Télécommunications canadiennes. En même temps, tel que prévu, 18 postes sont passés du Comité à la nouvelle agence de réglementation.

Afin d'assurer la bonne organisation du transfert de la juridiction, les Commissaires et le personnel des deux Commissions se sont réunis à maintes reprises avant même la promulgation de la Loi. Il a alors été convenu que certaines procédures ou études que la Commission canadienne des transports avait planifiées ou annoncées seraient différées jusqu'au transfert de juridiction. On a ainsi reporté des audiences qui auraient traité de questions découlant du rapport des experts relativement à l'Enquête sur les prix de revient; une

les indicateurs relatifs à la limitation des prix et des

marges bénéficiaires, mais aussi celle de leur apporter les

modifications qu'elle juge nécessaires, le cas échéant,

suyant les circonstances. Le Comité a donc réexaminé le cas

de B.C. Tel et modifié légèrement les indicateurs applicables

à la période de base de B.C. Tel.

Après une étude minutieuse des prévisions à jour

des recettes et dépenses de la compagnie pour 1976, lesquelles

révélaient que les recettes d'exploitation seraient moindres

que celles qu'aurait permises la décision de 1975, le Comité

a rendu, en mai, une décision qui levait les restrictions

qu'il avait imposées. Il s'était en effet rendu compte que

les tarifs approuvés en 1975 n'entraîneraient pas de "surcroît

de recettes", en 1976, au sens que prêtent à cette expression

les indicateurs anti-inflation. Le Comité a donc consenti à

la mise en vigueur des tarifs approuvés antérieurement.

* * * * *

Au mois de mars, les Télécommunications CN-CP ont

présenté une requête visant à des majorations tarifaires pour

la plupart de leurs services de télécommunication. Les augmen-

tations devaient produire \$6.9 millions en revenus addition-

nels, calculés sur les prévisions du trafic pour l'ensemble

de l'année 1976.

Des représentants des gouvernements de l'Ontario

et du Québec, de même que d'autres intervenants, ont comparu

à l'audience publique que le Comité a tenue à ce sujet à

entre Terre-Neuve et les autres provinces canadiennes, de même que pour les échanges entre Terre-Neuve et Saint-Pierre et Miquelon, avait pour but de produire une marge de revenus additionnels d'à peu près \$7,100 par mois, soit une hausse d'environ un pour cent.

L'hôpital James Paton Memorial, à Gander, fut le seul à intervenir en se plaignant de la piètre qualité du service. Les télécommunications CN ont répondu que de nouvelles installations devraient bientôt améliorer la situation. La requête a été approuvée au cours du mois de

janvier 1976.

* * * * *

Vers la fin de l'année 1975, le Comité des Télé-

communications a approuvé certaines majorations tarifaires sollicitées par la British Columbia Telephone Company, tout

en annexant à sa décision un appendice qui rendait la décision conforme aux indicateurs anti-inflation, tel que le Comité les concevait à ce moment. L'appendice ramenait les nouveaux

tarifs, qu'il avait d'abord jugés justes et raisonnables, à un niveau qui réduisait de \$6.7 millions les revenus que prévoyait la compagnie pour 1976. Les tarifs intérieurs sont entrés en vigueur le 1^{er} janvier 1976.

Le 16 février, B.C. Tel a demandé au Comité de

réviser l'appendice de la décision et de rétablir ses tarifs au niveau approuvé au départ. Depuis la mise en vigueur des indicateurs anti-inflation, la Commission considère que la Loi lui confère non seulement la responsabilité d'appliquer

La répartition des vols ABC d'origine canadienne s'établissait comme suit: 2,000 vols transatlantiques, 78 vers des villes du territoire continental des Etats-Unis, 35 vers Hawaï, et il y eut 5 vols trans-pacifiques.

On a compté 1,492 vols d'affrètement international d'origine canadienne, effectués en vertu des règlements soit sur les affrètements sans participation, soit sur les vols avec participation d'un groupe à but commun, et 654 vols à destination du Canada en provenance d'autres pays, selon les dispositions de règlements semblables. Il y a eu également 222 vols nolisés à destination du Canada, depuis des pays étrangers, aux termes des règlements sur les vols effectués selon la clause d'affinité qui n'est plus en vigueur au Canada quant aux affrètements d'origine canadienne.

TELECOMMUNICATIONS

En septembre 1975, les Télécommunications CN ont soumis une requête en majoration tarifaire relativement à leur service interurbain à l'intérieur de Terre-Neuve, et aux communications entre Terre-Neuve, les autres provinces canadiennes et Saint-Pierre et Miquelon.

Les tarifs proposés pour Terre-Neuve étaient identiques à ceux que chargeait alors la Newfoundland Telephone Company. Les résultats attendus variaient entre des pertes maximales de revenus d'environ 1.17 pour cent et une augmentation maximale de revenus de l'ordre de 0.53 pour cent. La nouvelle grille tarifaire établie pour les communications

Selon la formule actuelle, le prix des voyages organisés de la catégorie AVTC doit correspondre à 115 pour cent du taux le plus bas du service régulier entre les points touchés. A cette formule serait substitué un nouveau règlement basant le prix minimal pour adultes sur le prix actuel de chaque place d'un vol affrété, auquel on ajouterait un montant de \$15.00 par soir. Pour les enfants âgés de moins de 12 ans, pourvu qu'ils soient accompagnés d'un adulte, le tarif quotidien aurait un minimum de \$7.50.

En ce moment, la durée minimum des séjours à l'intérieur du Canada, aux Etats-Unis, aux Caraïbes, au Mexique et en Amérique centrale est de sept jours. Ailleurs, le minimum est de 10 jours en hiver, et 14 en été. On entrevoit de réduire ces minima à 72 heures pour ce qui est du Canada, des Etats-Unis, des Caraïbes, du Mexique, de l'Amérique centrale et de la côte nord de l'Amérique du Sud - et à 7 jours pour les autres régions, à l'année longue.

Après avoir reçu de nombreux commentaires à ce sujet, le Comité a accéléré son étude de la question.

* * * * *

Les affrètements avec réservation anticipée (ABC) d'origine canadienne ont continué de se multiplier, atteignant un chiffre de 2,207 vols aller-retour, comparé à 1,645 l'année précédente. Le nombre de places offertes est passé de 402,003 à 552,231. Le total des vols ABC à destination du Canada depuis les pays étrangers a grimpé de 867 à 1,023.

par les transporteurs aériens à horaire fixe. Le nouveau tarif permet à cette catégorie de transporteurs de vendre des blocs de places à prix modique à des organisateurs de circuits-vacances qui, à leur tour, y ajoutent les frais con-
venus d'hôtel ou de lieu de séjour et les mettent en vente à la manière des voyages tout compris AVTC.

Les vols AVTC vers d'autres destinations ont égale-
ment baissé proportionnellement à l'aspect concurrentiel des tarifs CBIT. Le nombre de vols vers les plages ensolées
les plus en vogue sont indiqués comme suit, (les chiffres
entre parenthèses se rapportent à l'année 1975): Territoire
continental des Etats-Unis 3,409 (3,537); le Mexique 774
(969); Hawaï 486 (841); l'Amérique du Sud 99 (1) et l'Espagne

1 (132).

C'est la première fois qu'on remarque une diminution
d'année en année de vols AVTC depuis que les règlements per-
mettant ce genre de voyages organisés ont été mis en vigueur
il y a 10 ans. Il n'en reste pas moins que le nombre de vols
aller-retour que la Commission a approuvés en 1976 était 27
pour cent plus élevé qu'en 1974.

* * * * *

Le Comité des Transports aériens a avisé l'industrie
de l'air et les groupes intéressés de son intention d'amender
les règlements sur l'exploitation des AVTC. Grâce à ces modi-
fications, il serait possible d'abaisser les montants du tarif
et de réduire la longueur du séjour.

basant sur la déclaration du Ministère des Transports, à l'effet qu'on "ne peut plus permettre à de nouveaux transporteurs aériens étrangers d'avoir accès à Toronto tant que la région ne disposera pas de nouvelles installations". Pour ces mêmes motifs, des négociations avec d'autres pays ont été différentes.

On a également fait des préparatifs en vue de négociations prévues pour 1977 avec l'Espagne, le Mexique et le Japon.

* * * * *

Le Comité s'est appliqué à faire ratifier par le

Canada les Protocoles 3 et 4 adoptés lors de la Conférence

internationale des droits aériens qui s'était tenue à Montréal en 1975. Ces protocoles devraient déterminer les limites de responsabilité des transporteurs aériens en matière de transport international.

* * * * *

Dans le cadre des affrètements aériens internationaux, il y a eu encore cette année une diminution appréciable

d'affrètements pour voyage tout compris (AVTC) en partance du Canada.

Le Comité a approuvé 8,801 vols aller-retour de cette catégorie, soit 1,180,817 places, comparé à 12,530 vols aller-retour et 1,725,967 places en 1975. On a surtout remarqué une diminution de vols AVTC vers les Caraïbes lesquels sont passés de 6,775 à 3,852. Cette baisse est attribuée au développement du tarif voyage à forfait avec places bloquées (CBIT) établi

condamnations, 21 plaintes n'avaient pas été réglées, 195
avaient été résolues par le personnel de la Commission, et
33 étaient encore à l'étude à la fin de l'année.

Au 31 décembre 1976, le nombre des transporteurs
autorisés s'élevait à 1,379, dont 1,282 exploitaient des
aéronefs à voilure fixe et 97, des appareils à voilure
tournante. Les transporteurs nationaux étaient au nombre
de 755 et les compagnies étrangères, 624.

Le Comité a fait enquête sur 353 plaintes de mauvais
service aérien, et sur des réactions défavorables à certains
taux et tarifs.

Deux transporteurs régionaux, Eastern Provincial
Airways et Québecair, ont reçu en acompte \$1,100,000 en sub-
sides pour l'exploitation de routes non rentables maintenues
dans l'intérêt public. On prévoit que \$2,000,000 seront versés
en règlement final pour l'année 1976, soit presque le même
montant qu'en 1975.

TRANSPORT INTERNATIONAL (AIR)

Des négociations ont été conclues avec la France et
la Pologne, permettant à Air France d'avoir accès à l'aéroport
de Toronto, ainsi qu'à la compagnie L.O.T. (sigle sous lequel
opère la ligne aérienne polonaise) d'établir un service entre
la Pologne et Montréal.

De même, des entretiens se sont tenus avec la Grèce
et la Belgique qui demandaient, toutes deux, l'accès à l'aéro-
port de Toronto. Le Comité a dû rejeter ces requêtes en se

Au début de l'année, le Comité des Transports aériens avait à l'étude 357 requêtes; il en a reçu 870 autres en 1976, soit une augmentation de 11.6 pour cent sur l'année précédente. Le Comité en a examiné 875 et, à la fin de l'année, 352 requêtes étaient encore en instance.

Du nombre de ces requêtes, 620 ont été approuvées; 111, refusées; et 144, annulées ou retirées. En tout, 1,217 décisions et ordonnances ont été publiées de même que 431 avis publics.

Le Comité a tenu des audiences publiques à: Saint Jean (Terre-Neuve), Charlottetown, Halifax, Fredericton, Montréal, Ottawa et Churchill (Manitoba) relativement à 16 requêtes. On a consacré 35 jours à ces audiences.

* * * *

En 1976, 23 aéronefs à voilure fixe, d'usage commercial à court terme, ont été importés, comparé à 17 en 1975. Quatorze de ces aéronefs devaient servir d'appareils de soutien dans le cadre du programme de lutte contre la tordeuse d'épines dans l'est du Canada. Par ailleurs, aucun appareil à voilure tournante, pour usage à court terme, n'a été importé. Les inspecteurs du Comité ont visité 360 bases aériennes, soit 41.6 pour cent des bases licenciées, ce qui a nécessité 207 jours d'inspection.

Des 256 cas d'infraction, alléguée ou soupçonnée, à la loi sur l'aéronautique et au Règlement sur les transporteurs aériens dont le Comité s'est occupé, sept ont donné lieu à des

Shelferville, au Québec, afin de déterminer s'ils répondent aux exigences présentes et futures des usagers de la région. A ces mêmes audiences, le Comité a étudié les

requêtes en exploitation de services additionnels que lui avaient soumis certains transporteurs desservant la région, ainsi qu'une demande énoncée par l'Association des Inuit du Québec arctique qui se propose d'incorporer une société portant le nom 'Air Inuit' dans le but d'établir de nouveaux services à ces endroits.

Les audiences devaient se continuer en 1977.

* * * * *

Il y a près de quatre ans, lorsque le concept des réservations anticipées (ABC) a été mis en pratique pour les vols d'affrètement international, la Commission a demandé aux membres de l'industrie de l'air et à d'autres intéressés s'ils pensaient que des règlements semblables pourraient s'appliquer aux affrètements nationaux. On a alors manifesté très peu d'intérêt en ce sens.

Toutefois, en 1976, comme il semblait au Comité que l'idée gagnait en popularité, spécialement dans le domaine des voyages d'agrément, il a renouvelé sa demande de renseignements au mois d'octobre.

Certains se sont déclarés en faveur du concept, d'autres s'y sont opposés, et le Comité étudiera la question plus à fond en 1977.

Eastern Provincial Airways avait soumis une requête en exploitation d'un service Twin Otter reliant 23 localités de la région, dont 14 sont déjà desservies en vertu de permis qu'elle détient. Le sous-comité de la Commission a toutefois jugé que ce service n'était pas manifestement réclamé par la commodité et les besoins présents et futurs du public.

* * * * *

Le Ministre des Transports, M. Otto Lang, a annoncé cette année que le gouvernement avait consenti des fonds jusqu'à concurrence de \$2 millions pour défrayer les frais initiaux de l'établissement de services aériens reliant plusieurs localités du Manitoba et de la Saskatchewan.

Par la suite, le Ministre a chargé la Commission de solliciter des propositions d'exploitation de certaines routes, et de lui soumettre son évaluation des soumissions qu'elle aurait reçues. L'intention était de créer un service à réaction ou reliant Regina, Brandon et Toronto, et un service à réaction d'autre genre reliant Saskatoon, Yorkton, Dauphin, Brandon et Winnipeg.

Après publication d'un avis donnant tous les renseignements sur les services projetés, le Comité a reçu neuf propositions. Il les a étudiées à fond, et les a ensuite transmises au Ministre qui se prononcera plus tard sur ces questions.

Au cours d'audiences publiques tenues à Montréal et à Ottawa, le Comité a fait un examen général des services aériens commerciaux de la région située au nord de la ligne imaginaire tirée depuis le Poste-de-la-Baleine jusqu'à

Comme par les deux années précédentes, la hausse des coûts d'exploitation a été le problème prioritaire de

l'industrie de l'air.

Air Canada, CP Air et les cinq transporteurs régionaux ont soumis deux requêtes en augmentation tarifaire de l'ordre de 9 pour cent, en avril et 4.5 pour cent, en septembre. La première demande résultait de la hausse des coûts de la main-d'oeuvre, de l'entretien et des pièces de rechange; la deuxième était basée sur la montée progressive des coûts du carburant, sur les nouvelles taxes d'aéroport et sur les frais occasionnés par les mesures sécuritaires.

Dans les deux cas, les transporteurs ont dû fournir, en détail, des renseignements d'ordre financier, pour justifier les majorations tarifaires qu'ils sollicitaient. Le Comité les a soigneusement analysés pour s'assurer que les majorations se conformaient aux indicateurs anti-inflation.

* * * * *

Des audiences publiques d'une durée de 15 jours ont été tenues dans les quatre provinces atlantiques relativement à trois requêtes en exploitation de nouveaux services dans la région.

Les décisions qui en ont découlé autorisaient Atlantic Central Airlines à desservir Charlo, Moncton et Grand Falls (Nouveau-Brunswick), et Digby (Nouvelle-Ecosse), alors que Eastern Flying Services pouvait des servir Trenton (Nouvelle-Ecosse) sur une base permanente.

Analyse économique des chemins de fer--analyse des systèmes ferroviaires, des prix de revient et des systèmes comptables.

SERVICES AÉRIENS NATIONAUX

Les services aériens régionaux se sont développés davantage cette année. La Commission a accordé à PWA l'autorisation d'établir une route reliant Edmonton, Kelowna et Vancouver, cette requête ayant fait l'objet d'une audience publique à Kelowna en 1975.

Des décisions ont permis à Nordair d'adoindre le point Québec à son service Montréal/Fort Chimo, et à Québecair d'utiliser des appareils Boeing 727 pour son circuit Québec/Val d'Or/Rouyn, et celui de Bagotville/La Grande 2.

Nordair et Transair ont transféré une partie de leurs services aériens à des transporteurs locaux de leurs régions respectives.

Egalement dans le domaine du service aérien local, Bradley Air Service, opérant sous la raison sociale de First Air, s'est vu octroyer, à titre d'essai pour une période de deux ans, un permis de service navette entre Ottawa et l'aéroport international Mirabel, près de Montréal, au moyen d'appareils Twin Otter et d'aéronefs de soutien DC-3, si le niveau de la demande l'exige.

Time Air, un transporteur local opérant presque exclusivement en Alberta, a reçu l'autorisation d'ajouter des appareils Short SD3-30, de 30 places, à son service Twin Otter.

du Comité, le CN a ainsi créé deux nouveaux Servocentres ce qui lui a permis de fermer 26 agences et de retirer sept préposés. Deux centres de contrôle de la Chesapeake and Ohio ont été également approuvés, permettant à la compagnie de fermer sept agences. Huit demandes additionnelles du CN étaient encore à l'étude à la fin de l'année.

* * * * *

Les chemins de fer ont déposé 52,189 tarifs-marchandises, 1,007 tarifs de prix convenus et 497 tarifs-voyageurs. Pour leur part, les entreprises de messagerie ont déposé 1,158 tarifs. A la fin de l'année, 295 prix convenus étaient en vigueur concernant 1,505 expéditeurs.

* * * * *

Le Comité des transports par chemin de fer s'est donné une nouvelle structure en décembre, formant cinq divisions afin de mieux grouper ses aires de responsabilité:

L'exécutif--application des politiques, coordination et évaluation des programmes, secrétariat. Sécurité et Normes ferroviaires--normes ferroviaires, enquêtes sur les accidents de chemin de fer.

Développement des réseaux ferroviaires--déplacement des lignes de chemin de fer, croisements de chemins de fer et constructions. Services ferroviaires--évaluation de l'infrastructure et du matériel, évaluation du rendement des réseaux ferroviaires.

Il a tenu des audiences publiques sur les questions

ferroviaires à Courtenay, Smithers, Prince George, Prince

Rupert, Victoria et Vancouver (Colombie-Britannique); Edmonton, Calgary, St. Paul, Stettler et Jasper (Alberta); Lloydminster, Regina, Swift Current, Saskatoon, Melville, Melfort, Moose Jaw,

Prince Albert, Yorkton and Estevan (Saskatchewan); Winnipeg,

Brandon et Dauphin (Manitoba); Ottawa, Toronto, Sudbury,

Kenfrew, Thunder Bay, Sault Ste Marie, Fort Frances, Windsor, North Bay, Cochrane, Midland et Warton (Ontario); Montréal,

Richmond, Victoriaville, Québec, Mont-Laurier, Ste Agathe,

La Malbaie, Knowlton, St-Hyacinthe, Sawyerville et St-Stanislas (Québec); Saint Jean et Fredericton (Nouveau-Brunswick); Port

Hawkesbury, Arichat, Stellarton et Caledonia (Nouvelle-Ecosse).

On a consacré 109 jours à ces audiences.

* * * * *

La coordination du transport des grains s'est

poursuivie à Vancouver, Victoria, Prince Rupert et Thunder Bay. Durant l'année de récolte se terminant le 31 juillet

1976, le total des boisseaux transportés depuis les ports

de l'Ouest s'élevait à 258.2 millions et, depuis Thunder Bay,

à 522.2 millions. Durant l'année de récolte se terminant le 31

juillet 1975, 255.3 millions de boisseaux avaient été expédiés

des ports de l'Ouest, et 442.8 millions, de Thunder Bay.

* * * * *

Les chemins de fer ont poursuivi leur programme de

centralisation en établissant des centres de service à différents endroits stratégiques à travers le Canada. Avec l'autorisation

CONSTRUCTION ET INSTALLATIONS FERROVIAIRES

La Direction a autorisé l'installation de quelque 160 milles de contrôle centralisé de la circulation, de même que d'autres genres de signaux sur une distance d'environ 500 milles, et la mise en place ou l'amélioration de six appareils d'enclenchement.

Afin de répondre à la demande toujours grandissante du trafic, le CN a avisé la Commission de son intention de multiplier ses installations en Colombie-Britannique et en Ontario, en doublant certaines voies des subdivisions Bala, Redditt et Yale. Les travaux sont en cours dans les deux derniers endroits sus-mentionnés.

CP Rail a été autorisée à construire de nouvelles voies sur une distance de 8.9 milles afin d'améliorer son réseau principal près de Salmon Arm (Colombie-Britannique), évitant ainsi les pentes raides et les tournants brusques en direction de l'Ouest. Il a également été prévu qu'un groupe soit établi pour veiller à ce que le chemin de fer respecte les conditions qui s'appliquent aux lignes qui traverseront les principales régions agricoles. Certains travaux sont déjà en cours à Edmonton, relativement à la construction de la voie rapide dont l'ouverture est prévue pour 1978.

STATISTIQUES SUR LE COMITÉ DES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER

Le Comité des transports par chemin de fer a publié 2,184 ordonnances, 16 décisions et six rapports préparés par des commissaires.

Après avoir reçu une demande en appel de tarifs-
marchandises applicables au transport de la farine et de

l'huile de colza, le Cabinet a chargé la Commission d'établir
des tarifs compensatoires minima pour les produits de cette
catégorie provenant de l'Ouest canadien.

A cet égard, la Commission a fixé des niveaux de

tarifs compensatoires, après de longues études sur les prix
de revient, et les chemins de fer ont dû déposer des tarifs
appropriés.

Par la suite, deux compagnies de l'Ouest du Canada
qui font le broyage de la graine de colza se sont adressées à
la Cour fédérale du Canada, demandant l'autorisation d'inter-
jeter appel de l'ordonnance tarifaire en cause, en invoquant
des points de loi et de compétence.

* * * * *

Depuis nombre d'années, CP Transport se chargeait
de cueillir et de livrer les marchandises transportées par
CP Rail dans plusieurs localités de la Saskatchewan.

Au printemps de 1976, CP Transport a signalé son

intention d'abandonner son permis de camionnage interprovincial
et de demander aux camionneurs locaux de se charger des
marchandises en transit.

La Commission a établi un programme de surveillance
et tenu une série d'audiences publiques dans la province, pour
déterminer si le transport routier des marchandises, en

provenance ou à destination des points desservis par CP Rail,
est adéquat. Elle rendra sa décision au début de 1977.

Ces demandes provenaient de: McIntyre Mines Ltd., qui s'opposait aux tarifs applicables au transport du charbon acheminé de ses mines en Alberta; Cansulx Ltd., s'opposant aux tarifs de transport du soufre expédié de Ram River (Alberta); et Cancel Ltd., s'opposant aux tarifs de transport du bois de pulpe en Colombie-Britannique.

* * * * *

Le Comité a achevé une vérification intensive des réclamations soumises par les chemins de fer dont l'intention était de recouvrer une partie des déficits causés par le gel volontaire des tarifs-marchandises que le gouvernement avait demandé. Le gel de 23 mois a été levé à la fin de l'année 1974. Le montant global des compensations consenties aux chemins de fer assujettis à une réglementation fédérale s'est situé à \$117,889,000.

En mars 1976, le gouvernement décidait d'accorder de semblables compensations aux autres modes de transport qui sont en concurrence avec les chemins de fer. Ceux-ci avaient dû restreindre leurs majorations de tarifs à cause du gel sur les tarifs ferroviaires. Ainsi, \$10,000,000 ont été consentis aux transporteurs de camionnage, et des sommes jusqu'à con-

currence de \$3,000,000, aux transporteurs par eau et aux chemins de fer ne relevant pas de la juridiction fédérale mais dont les tarifs s'apparentent aux tarifs ferroviaires réglées par le gouvernement fédéral. La vérification de ces réclamations additionnelles s'est complétée à la fin de l'année, et un rapport devait être publié au début de 1977.

La Loi Anti-Inflation de 1975, et les indicateurs qui s'y rattachaient, chargeaient la Commission d'exercer une surveillance sur les hausses de revenus des chemins de fer pour s'assurer que leurs recettes nettes sont conformes aux indicateurs anti-inflation sur les prix et marges bénéficiaires. La Commission a publié, en 1976, un rapport qui portait sur des majorations de tarifs-marchandises, lequel démontrait que le CN et CP Rail sont bien en-deçà des limites de bénéfices permises dans le secteur du transport des marchandises. Ce rapport contenait également des prévisions pour l'année 1976 laissant entrevoir qu'à la fin de l'année, les revenus nets des deux principaux transporteurs, résultant du transport des marchandises, seront compatibles avec les indicateurs.

Une étude identique sur les tarifs-voyageurs et les tarifs de banlieue a été complétée et devrait être rendue publique en 1977.

* * * *

Des études spéciales sur les tarifs ont été entamées par rapport à trois nouvelles demandes en autorisation d'interjeter appel de tarifs-marchandises, aux termes de l'Article 23 de la Loi nationale sur les transports. L'Article 23 prévoit que toute personne peut en appeler d'un tarif si elle juge que le tarif peut nuire à l'intérêt public.

Ces déraillements et collisions ont causé des victimes, dont trois morts et 216 blessés, comparé à trois morts et 177 blessés l'année précédente.

Aux passages à niveau, 360 accidents ont provoqué la mort de 92 personnes et causé des blessures à 463 autres. En comparaison, 384 accidents du genre survenus en 1975 avaient causé la mort à 93 personnes et des blessures à 516.

DEPLACEMENT DES LIGNES DE CHEMIN DE FER

La Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemins de fer permet à une municipalité de demander, avec l'assentiment de la province concernée, une aide fédérale s'appliquant à la préparation de tout projet de déplacement de lignes ferroviaires qui faciliterait le redéveloppement urbain et améliorerait le transport.

Les fonds consacrés à ces études proviennent conjointement du Ministère des Transports et du Ministère d'Etat pour les Affaires urbaines. A la fin de l'année 1976, des subsides avaient été consentis pour l'étude de projets de déplacement à Kamloops (Colombie-Britannique), Lethbridge (Alberta), Red Deer, (Alberta), Edmonton, Regina et Truro (Nouvelle-Ecosse).

A la conclusion de ces études, une demande peut être faite auprès de la Commission en approbation des projets en cause. On en n'est pas encore arrivé à ce stade.

Un important projet de déplacement de rails à Québec a pris fin durant l'année. La gare du Palais est fermée et CP Rail utilise maintenant de nouvelles installations situées boulevard Saint-Sacrement; de même, CN se sert de la gare de Ste Foy comme terminus pour la ville de Québec.

SÉCURITÉ DES CHEMINS DE FER

Toutes les fonctions relatives à la sécurité des chemins de fer ont été regroupées en la nouvelle Division de la Sécurité et des Normes ferroviaires, qui établit les normes qui permettent à la Commission de veiller à ce que les chemins de fer respectent les règlements sur la sécurité. La nouvelle division est également responsable des enquêtes sur les accidents et de la cueillette des données sur la sécurité.

Les représentants régionaux ont mené des enquêtes sur 302 déraillements et 31 collisions entre trains, ce qui représente une baisse encourageante lorsqu'on compare ces chiffres avec ceux de l'année précédente, soit 321 déraillements et 48 collisions.

Le détail des déraillements et des collisions se lit comme suit, la comparaison pour l'année 1975 étant indiquée entre parenthèses:

Déraillements: CN 189 (225), CP Rail 99 (86), Algoma Central 4 (0), Québec North Shore and Labrador 3 (1), Northern Alberta 4 (0), Burlington Northern 1 (3), Chesapeake and Ohio 1 (4), et Québec Central 1 (0).

Collisions: CN 18 (31), CP Rail 11 (17), Burlington Northern 1 (0), Québec North Shore and Labrador 1 (0).

CAISSE DES PASSAGES À NIVEAU

La Commission a reçu 1,760 demandes en approbation de divers travaux de protection, de sécurité et de commodité du public, aux passages à niveau.

De la Caisse des passages à niveau, \$18,825,511 ont été engagés relativement à 335 projets déclarés admissibles, et \$30,094,609 ont été versés pour les travaux achevés durant l'année, dont la plupart avaient trait à des projets autorisés au cours des années antérieures.

La Caisse a également contribué à la construction ou à la reconstruction de 26 croisements de voies superposées, à l'installation ou à l'amélioration de 255 systèmes de signalisation automatique ainsi qu'à l'amélioration soit des abords, soit de la visibilité, de 54 passages à niveau.

De plus, le Comité a approuvé 1,188 projets qui ne rencontraient pas les conditions d'admissibilité à l'aide

financière fournie par la Caisse.

Après avoir complété ses recherches sur des projets de même nature, le Comité a soumis ses recommandations au

Ministre des Transports qui a approuvé des octrois spéciaux, de l'ordre de \$29,415,661, destinés à des projets de passage à niveau devant être exécutés à New Westminster (Colombie-

Britannique), Calgary, Edmonton, Ottawa et d'autres municipalités de l'Ontario ci-énumérées: le canton de Brantford, Cainsville, Etobicoke, Markham, Oakville, Peel, le canton de Petawawa et

Scarborough.

Toronto/Vancouver. Un Résumé des Constatations a été publié,

faisant ressortir les principaux points qui avaient été

discutés au cours des audiences. Un "Plan préférentiel" de

service transcontinental devait être soumis au début de 1977

et discuté en public.

Treize autres services de trains-voyageurs ont fait

l'objet de 22 audiences publiques qui se sont tenues à Victoria,

Courtenay, Prince George, Smithers et Prince Rupert, en

Colombie-Britannique; St. Paul, Stettler et Jasper, en Alberta;

Melfort et Lloydminster, en Saskatchewan; Dauphin, au Manitoba;

North Bay, Cochrane, Sault Ste Marie et Fort Frances, en

Ontario; Richmond, Victoriaville, Québec (2), Mont-Laurier,

Ste Agathe et La Malbaie, au Québec. Les décisions relatives

à ces services régionaux étaient en préparation à la fin de

l'année.

Algoma Central Railway a soumis une requête en

suppression de son unique service de trains-voyageurs entre

Sault Ste Marie et Hearst, en Ontario. La requête était

encore à l'étude à la fin de décembre.

Une demande en rétablissement du train de banlieue

Valleyfield/Beauharnois/Châteauguay/Montréal a été considérée

lors d'une audience publique tenue à Ville de Léry (Québec),

en 1975. Dans une décision rendue au début de 1976, la

Commission déclarait que la preuve n'avait pas été faite pour

justifier le rétablissement de ce service.

ACCORD RÉCIPROQUE SUR LES CÉRÉALES

Suite à l'Accord réciproque sur les céréales, les

wagons céréaliers sont acheminés sur la voie ferroviaire la plus courte jusqu'à Vancouver, au lieu de suivre la route du transporteur d'origine. Jusqu'à maintenant, les chargements confiés à l'une ou l'autre des deux compagnies de chemin de fer devaient faire un trajet inter-ligne entre Calgary et Edmonton pour rejoindre leur propre ligne en direction de Vancouver. La Commission a agi comme intermédiaire dans la mise au point de cet accord.

SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS

Le 29 janvier, dans une déclaration sur les services voyageurs des chemins de fer, le Ministre des Transports, M. Otto Lang, annonçait un programme qui vise à l'amélioration du réseau de base des compagnies ferroviaires au Canada. Un document décrivant le rôle que devait tenir la Commission canadienne des transports dans le cadre de ce programme accompagnait la déclaration. Il y était dit:

Le Gouvernement demande à la Commission canadienne des transports de tenir une série d'audiences publiques ... afin que l'opinion des Canadiens soit prise en considération lorsqu'un réseau de services voyageurs sera établi.

La Commission a subséquemment tenu des audiences publiques pendant 33 jours, dans 14 villes qui longent les lignes transcontinentales utilisées par les services, Montréal/

publiques cette année. Six d'entre elles ont été approuvées; six décisions sont encore en instance; l'exploitation d'une partie d'embranchement a dû être maintenue, et une audience a été différée jusqu'en 1977.

La Commission a publié un rapport sur la requête de CP Rail en abandon d'une partie d'embranchement au Nouveau-Brunswick, entre Minto et Pennlyn. Bien que la Commission ait demandé à CP Rail et au CN d'en venir à une entente relative-ment à l'exploitation des lignes ferroviaires à Chipman, aucun accord n'avait été conclu à la fin de l'année.

Après avoir considéré tous les exposés se rapportant à la suspension de barges porte-wagons par Canadien Pacifique Limitée sur le lac Kootenay (Colombie-Britannique), le Comité des Transports par chemin de fer a conclu que la définition donnée à "embranchement" est applicable à l'exploitation du service des barges porte-wagons en question, et a ordonné au Canadien Pacifique de rétablir et de reprendre le service de barges porte-wagons entre Procter, Kaslo et Lardeau.

Le CN a fait parvenir cinq autres demandes en abandon d'embranchements, et CP Rail en a présenté trois.

Le programme d'inspection des embranchements, qui avait débuté en 1975, s'est terminé au cours de l'année. Ce programme, qui avait pour but de fixer définitivement le montant des subsides à verser, a évalué la condition des voies ferrées et déterminé le nombre des parties constituant des 180 embranche-ments au Manitoba, en Saskatchewan et en Alberta.

A cette fin, les chemins de fer doivent soumettre des réclamations détaillées pour chaque embranchement ou service, afin que la Commission les analyse et les certifie, s'il y a lieu. Dans les cas d'embranchements, le paiement en subsides représente le montant total de la perte certifiée, tandis que dans les cas de services de trains-voyageurs, la subvention n'excède pas 80 pour cent de la perte certifiée.

Le Règlement sur les paiements anticipés, décrété

en 1975, permet à la Commission de consentir, au cours de

l'exercice courant, des avances en compensation des pertes

prévues pour les embranchements et services admissibles.

Le fardeau financier des chemins de fer, qui doivent normale-

ment attendre que la Commission détermine leurs pertes réelles

avant d'avoir droit au paiement de leurs compensations, s'en

est trouvé sensiblement allégé. Ces paiements, versés sur

une base mensuelle, ont atteint \$244,000,000 en 1976.

* * * * *

Les tableaux annexés au présent rapport indiquent,

en détail, les réclamations et paiements pour l'année 1975.

La Commission a, de plus, poursuivi son procédé de

vérification, et s'est basée sur certaines autres conclusions

d'ordre économique pour certifier et recommander le paiement

de sommes additionnelles s'élevant à \$12,500,000 en compensation

de pertes encourues entre les années 1969 et 1974.

EMBRANCHEMENTS

Des demandes d'abandon d'embranchements soumises par

le Canadien National et CP Rail ont fait l'objet de 14 audiences

en subsides statutaires relatifs aux services non rentables qui doivent être maintenus dans l'intérêt public.

La Loi anti-inflation confère à la Commission la responsabilité de contrôler l'observance des indicateurs

anti-inflation en ce qui concerne les sociétés de transport assujetties à une réglementation fédérale. En exerçant une surveillance assidue sur les marges bénéficiaires des transporteurs, elle s'assure que les indicateurs sont respectés.

* * * * *

Le rapport annuel de 1975 faisait mention des

audiences qui avaient alors été tenues, à la demande de l'Association des consommateurs du Canada, à l'effet que la Commission octroie des dépens, en certaines circonstances, aux parties intervenantes qui comparaissent aux audiences publiques.

Après avoir longuement considéré les témoignages

et pesé les arguments présentés par 10 parties intéressées, la Commission a décidé de maintenir la politique qui lui avait été léguée par les agences qui l'avaient précédée et qu'elle-même avait adoptée comme ligne de conduite lors de sa formation

en 1967.

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS AUX CHEMINS DE FER

Aux termes de la Loi nationale sur les transports,

les chemins de fer ont droit à une compensation en dédommagement des pertes subies dans l'exploitation de services non

rentables qu'ils sont tenus de maintenir dans l'intérêt public.

La série d'audiences publiques qu'a tenues la Commis-

sion canadienne des transports sur les services voyageurs, en

exécution des directives du gouvernement, a constitué le point

culminant de ses activités au cours de l'année 1976.

Ces directives visaient à "la mise en place à l'échelle

nationale d'un réseau de base de services de transport ferro-

viaire de personnes... en éliminant le chevauchement des

services", et accordait priorité aux études sur le service

transcontinental entre l'Ouest et le centre du Canada.

La Commission devait tenir des audiences d'après

le cadre établi par les indicateurs anti-inflation, afin de

déterminer l'intérêt et les préoccupations du public. Ces

audiences ont eu lieu dans 35 villes et municipalités. Elles

avaient trait aux deux routes transcontinentales et à 13

services régionaux rarement utilisés au Québec, en Ontario et

dans les provinces de l'Ouest.

En 1977, la Commission se propose de continuer sa

série d'audiences publiques et fera la revue des services

offerts entre Montréal et les provinces maritimes, ainsi que

des services régionaux à l'intérieur des Maritimes.

* * * * *

Dans tous leurs modes d'opération, les transporteurs

ont encore fait face à de sérieux problèmes dus à la hausse

constante des coûts d'exploitation, ce qui explique la fréquence

des majorations tarifaires et l'accroissement des paiements

1	Avant-propos
2	Réclamations et paiements aux chemins de fer
3	Embranchements
5	Accord réciproque sur les céréales
5	Services de trains de voyageurs
7	Caisse des passages à niveau
8	Sécurité des chemins de fer
9	Déplacement des lignes de chemin de fer
10	Exploitation et tarifs
13	Construction et installations ferroviaires
13	Statistiques sur le Comité des transports par chemin de fer
16	Services aériens nationaux
20	Statistiques sur le Comité des transports aériens
21	Transport international (par air)
25	Télécommunications
29	Transport par eau (national)
31	Statistiques sur le Comité des transports par eau
34	Transport par eau (international)
36	Transport intermodal international
37	Véhicules à moteur
41	Pipe-lignes pour denrées
42	Révision
42	Recherche
47	Commissaires et autre personnel

1976

Membres de la

Président: l'hon. E. J. BensonVice-président: M. Guy RobergeVice-président: (Recherche) M. Yves Dubé (1)

M. Malcolm Armstrong (2) M. J. T. Gray
 M. Ralph Azzie (3) M. D. H. Jones
 M. A. P. Campbell (4) M. E. H. Laborde
 Mme Anne Carver M. G. F. Lafferty
 M. J. F. Clark (5) M. J. A. D. Magee
 M. J. B. G. Thomson
 M. J. M. Woodard

(1) a été nommé le 1^{er} juin (4) a pris sa retraite le 30 décembre
 (2) a été nommé le 1^{er} septembre (5) a pris sa retraite le 31 août
 (3) a été nommé le 27 mai

Secrétaire: M. Harris ArbiqneComité

Transports aériens
 Transport de denrées par pipe-line
 Politique en matière de transport international
 Transports par véhicule à moteur
 Transports par chemin de fer
 Révision
 Télécommunications
 Transports par eau
 M. Thompson
 M. Lafferty
 M. Roberge (Pro Tem)
 M. Magee
 M. Jones
 M. Roberge
 Mme Carver
 M. Campbell
Président (au 31 décembre)

275, rue Slater, Ottawa, Canada.

K1A 0N9



Canadian TRANSPORT
Commission
Commission canadienne
des TRANSPORTS

L'honorable Otto Lang, député,
Ministre des Transports,
O t t a w a, Ontario.

Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 28 de la

Loi nationale sur les transports, j'ai l'honneur
de vous présenter sous ce pli le dixième rapport
annuel de la Commission canadienne des transports
pour l'année terminée le 31 décembre 1976.

Agréé je vous prie, Monsieur le

Ministre, l'assurance de mes sentiments distingués.

Le Président de la
Commission canadienne
des transports,

E. J. Benson.

Pièce jointe

Dixième rapport annuel

de la

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

1976

Dixième rapport annuel

de la

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

1976

(ENGLISH ON REVERSE)

87
56

Journal
Publicati

**The Eleventh Annual Report
of the
CANADIAN TRANSPORT COMMISSION
1977**

(FRANÇAIS AU VERSO)

**The Eleventh Annual Report
of the
CANADIAN TRANSPORT COMMISSION
1977**



© Minister of Supply and Services Canada 1978

Cat. No. TT1-1977

ISBN 0-662-01548-7



Canadian TRANSPORT
Commission

Commission canadienne
des TRANSPORTS

The Honourable Otto Lang, M.P.,
Minister of Transport,
O t t a w a, Ont.

My dear Minister:

I have the honour to present
herewith the eleventh annual report of the
Canadian Transport Commission, made pursuant
to section 28 of the National Transportation
Act, for the calendar year ended December 31,
1977.

Yours sincerely,

E.J. Benson,
President,
Canadian Transport Commission.

Members of the
CANADIAN TRANSPORT COMMISSION

1977

President: Hon. E.J. Benson

Vice-president: Guy Roberge

Vice-president: (Research) Yves Dubé

Malcolm Armstrong	D.H. Jones	James McDonough (1)
Ralph Azzie	E.H. LaBorde	L.R. Talbot
Anne Carver	G.F. Lafferty	J.B.G. Thomson
J.T. Gray	J.A.D. Magee	J.M. Woodard
	R.M. March	

(1) Appointed August 4, 1977.

Secretary: Harris Arbique

Committees

Air Transport

Commodity Pipeline Transport

- International Transport Policy

Motor Vehicle Transport

Railway Transport

Review

Telecommunication (To March 31, 1977)

Water Transport

Chairmen

Mr. Thomson

Mr. Lafferty

Mr. Roberge (Pro Tem)

Mr. Magee

Mr. Jones

Mr. Roberge

Mrs. Carver

Mr. Gray

Ottawa, Ontario

K1A 0N9

Table of Contents

Introduction

Railway Transport Committee

Railway Claims and Payments.....	3
Passenger-train services.....	4
Prairie Branch Lines.....	5
Rail Services.....	6
Railway Grade Crossing Fund.....	7
Major Grade Separations.....	8
Urban Transportation Assistance Program.....	8
Rail Relocation.....	9
Railway Construction and Installations.....	9
Railway Safety.....	11
Railway Transport Committee Statistics.....	11
Traffic and Tariffs.....	13

Air Transport Committee

Air Carrier Applications.....	17
Regional Air Carriers Subsidies.....	20
Air Carrier Tariffs.....	20
Inspection and Enforcement Program.....	21
Complaints.....	22
Major Amendments to the Air Carrier Regulations.....	22
International Air Services.....	24
International Charter Operations.....	24
Attendance at Aviation Conferences.....	29

Table of Contents (cont'd)

Water Transport (Domestic).....	30
Water Transport Committee Statistics.....	34
International Transport (Water).....	37
International Multimodal Transport.....	39
Motor Vehicle Transport Committee.....	40
Commodity Pipelines.....	46
Review Committee.....	47
Telecommunication Committee.....	47
Research.....	48
Commission Members and Staff.....	54
Appendix	

INTRODUCTION

In discharging the Commission's judicial and regulatory responsibilities, the various committees held hearings across the country. During 1977, the Railway Transport Committee sat through 62 hearing-days; Air Transport Committee, 35; Motor Vehicle Transport Committee, 35; and Water Transport Committee, 8.

A highlight of regulatory activities was the issuance of a Final Plan for Western Transcontinental Passenger Train Service. This followed consideration of submissions received from individuals and organizations on a Preferred Plan issued in April.

The Commission continued its review of rail passenger service in Canada and conducted a series of hearings in Quebec and the Maritimes. From the evidence adduced at these hearings, a Preferred Plan for Rail Passenger Service between the Maritimes and Central Canada is being developed.

In May, the Grain Handling and Transportation Commission issued its report and recommendations. Implementation of these recommendations also constituted a major activity undertaken by the Railway Transport Committee.

* * * * *

There was a further expansion in domestic and international air services. International air charter traffic continued to grow. One new route was granted to a regional carrier while applications for additional service in Central Canada and the West were being studied.

As operating costs continued to escalate and the Canadian dollar declined in terms of the U.S. dollar, cargo rates and passenger fares rose.

* * * * *

The Commission continued to ensure that transportation companies under federal jurisdiction complied with the Anti-Inflation Act.

* * * * *

Late in 1977, the Commission incorporated in its existing implementation program the government's revised Policies on Official Languages in the public service described in the Statement prepared and issued jointly in September by the Treasury Board and the Public Service Commission.

* * * * *

Through the activities of the Metric Commission, conversion to the use of the International System of Units (SI) continued to expand all across Canada in 1977. The Commission was represented on Committees responsible for developing and implementing conversion plans for each mode of transport.

RAILWAY CLAIMS AND PAYMENTS

Under the provisions of the National Transportation Act and the Railway Act, the railways are entitled to compensation for losses incurred on lines and services they are required to continue operating in the public interest. The railways are required to submit detailed claims for analysis and approval by the Commission. The payment is 100 per cent of the certified loss on branch lines and not to exceed 80 per cent on passenger-train services.

During 1977, the Commission made payments of \$282,000,000. Of this amount, \$260,000,000 was paid under the Railway Advance Payment Regulations enacted in 1975. These regulations provide for accelerated payments to the railways, thereby reducing the financial burden incurred by the railways in awaiting the Commission's final determination of actual losses. Advance payments are generally made shortly after the month the loss was incurred.

Considerable progress was achieved in the continuing program to resolve outstanding issues preventing the finalization of railway claims. As a result of this concerted effort, program planning for 1978 calls for final payments in respect of several years of railway claims.

Tables appended to this report show in detail the claims and payments for railway losses incurred in 1976 operations.

PASSENGER TRAIN SERVICES

Transport Minister Otto Lang announced on Jan. 29, 1976, a major program to develop an improved basic network of rail passenger services in Canada. Following a series of public hearings in 1976 the Canadian Transport Commission issued a Preferred Plan for Western Transcontinental Passenger Train Service, in April 1977, and a Final Plan, in October 1977.

The Commission continued its review of rail passenger services in Canada with a series of 13 public hearings in 1977 concerning services between the Maritimes and Central Canada. Hearings were held in the following cities: Halifax, Truro, Sydney, N.S.; Moncton, Saint John, Fredericton, Bathurst, Campbellton, N.B.; Quebec, Montreal, Rimouski, Sherbrooke, Que.; and Ottawa, Ont. The preparation of a Preferred Plan for rail passenger services between the Maritimes and Central Canada will be completed early in 1978.

Nine additional hearings were held to review regional inter-city services in Eastern Canada. These hearings held in Gaspé, New Carlisle, Matapedia, Quebec City, Montreal, Sherbrooke, St. Hyacinthe, in the Province of Quebec; and Moncton and Edmundston, in New Brunswick, involved 12 days of sittings.

Various decisions regarding regional inter-city services were issued during the year, seven of which ordered that the services be discontinued: Sudbury-Sault Ste. Marie; Winnipeg-Thunder Bay North; Quebec-Clermont; Edmonton-Grand Centre; Edmonton-North Battleford; Prince Albert-Hudson Bay; Dauphin-Winnipegosis. The Montreal-Mont Laurier decision was for partial suspension, and the Richmond Lyster-Quebec decision was for suspension. Of particular interest was the decision not to discontinue CN's passenger train services between Toronto, North Bay and Kapuskasing which dealt in part with the inauguration of a new, experimental service between Toronto, North Bay and Timmins utilizing refurbished European train units.

PRAIRIE BRANCH LINES

In May 1977, the Grain Handling and Transportation Commission issued its report and recommendations. The Railway Transport Committee immediately concerned itself with recommendations for abandonment in stages, from 1977 to 1981,

of 2,165 miles of grain-related prairie branch lines.

Of the 25 applications in the group recommended by the Hall Commission for abandonment after June 30, 1977, 24 have been considered by the Railway Transport Committee and decisions have been issued or are issuing.

The Railway Transport Committee has also been working closely with Transport Canada on their program to rehabilitate and upgrade prairie branch lines forming part of the permanent network.

RAIL SERVICES

Among the continuing regulatory activities of the Railway Transport Committee, the following warrant mention: inspection programs reported on track condition; the condition and scrap value of branch lines; and railway rolling stock and train operations. From the Committee's field offices, programs of inspection included the assessment of the quality of transportation services being provided over light density lines including the inter-lining services being provided by trucking companies in some instances. A major continuing activity of the Committee is directly connected with public safety and convenience at all rail crossings in Canada. Inspections were carried out at dangerous commodity loading points and at facilities which manufacture, repair or recharge containers of these commodities.

A new program was developed during 1977 in which provincial forestry authorities were led to cooperate with Committee staff to reduce the incidence of fire on railway right-of-ways, particularly in the forested areas.

With the objective of achieving greater efficiency in the use of manpower and equipment, the Commission's grain movement coordinators continued their activities on the West Coast and Thunder Bay. In the crop year ending July 31, grain through-put at the West Coast ports increased to 290.1 million bushels compared to 258.2 in the previous crop year. Grain movement through Thunder Bay decreased slightly to 506.0 million bushels compared to 522.1 in the crop year ending July 31, 1976. There were no major derailments, line blockages, or other important occurrences which had any adverse effects on the flow of grain from the primary elevator system to the shipping ports.

In addition, programs were developed to ensure motive power quality and to assess the effectiveness of reflective markings on railway cars.

RAILWAY GRADE CROSSING FUND

In 1977, 1,591 applications were received for approval of various works for the protection, safety and convenience of the public at railway crossings.

Approval was given for 399 of these projects which qualified for assistance from the Railway Grade Crossing Fund totalling \$17,651,372. Expenditures from the Fund amounted to \$26,236,001 for work done during the year, most of it on projects approved in previous years.

Projects qualifying for assistance included 29 grade separations, 166 installations of new or improved automatic protection and 36 improvements in approach and/or visibility at grades.

Another 630 projects were approved which did not qualify for financial assistance.

MAJOR GRADE SEPARATIONS

Part II of the Railway Relocation and Crossing Act provides special grants to help meet the costs of major rail-highway grade separations. Applications were processed and recommendations were made to the Minister of Transport for approval of grants with regard to 18 grade separation projects. Ten projects were approved involving grants totalling \$21,286,700.

URBAN TRANSPORTATION ASSISTANCE PROGRAM

The program announced by the Minister of Transport October 26, 1977, will cause significant changes in the established procedures for approving rail/highway grade separations.

While it is too early to report on experience under the new program, early reports from the provinces point to a substantial increase in the number of applications for grade separations.

RAILWAY RELOCATION

The Railway Transport Committee works closely with Transport Canada and the Ministry of State for Urban Affairs in the analysis and review of applications made pursuant to the Railway Relocation and Crossing Act by municipalities and provincial governments.

Funding has been approved for 11 relocation studies. Projects in Lethbridge, Alta. and Kamloops, B.C. are advanced almost to the stage of applying to the CTC for implementation funding, and orders to relocate railway lines and facilities. Most other projects are in the initial planning stages.

RAILWAY CONSTRUCTION AND INSTALLATIONS

Main Line Construction (Canadian Pacific Limited)

CP Rail's requirement for twin main line tracks at four locations, in order to improve rail transport efficiency and rail line capacity to the West Coast, is a matter of national importance that has involved the Committee for a number of years. Construction orders have been issued and construction is progressing at two locations (Revelstoke-Clanwilliam and

Tappen-Notch Hill) in British Columbia. Work is being monitored by the Committee.

Light Rail Transit

As a result of increased pressure for more efficient urban transportation, Light Rail Transit is being considered by a growing number of cities as a potential alternative to road transport. Frequently, a city will find that the most direct and readily available transportation corridor to a city centre is occupied by a railway. In consequence railway rights-of-way become prime targets for transit planners.

In 1977 the City of Edmonton, Alta. received Committee permission to use part of the Canadian National Railways' right-of-way in northeast Edmonton on which to construct a rapid transit facility. Service on the system is due in February 1978. Many cities will be watching the Edmonton experience with interest.

Modifications to Railway Operations

The public has become increasingly aware of changes that could potentially have an adverse effect on our surroundings. The expressed concern has culminated in the passage of Bill C-207, June 16, 1977, which amended the Railway Act to require railways to notify residents living in the vicinity

of proposed changes in railway operations, construction and/or facilities before any work is undertaken. The Committee will examine applications for changes and will consider them in the light of representations made by residents and industry.

RAILWAY SAFETY

Railway Transport Committee personnel investigated 309 derailments and 41 collisions between trains. Representatives of the Rail Safety Branch were appointed to conduct a comprehensive inquiry into four of these accidents - two on CN tracks and two on CP Rail tracks - under the provisions of Section 226 of the Railway Act.

These derailments and collisions resulted in three deaths and 202 injuries, compared to three deaths and 216 injuries reported in 1976.

There were 360 accidents at level crossings which caused the death of 88 persons and injured 439. As a result of the same number of accidents in 1976, 92 persons died and 463 were injured.

RAILWAY TRANSPORT COMMITTEE STATISTICS

There were 34 hearings held in 1977 involving 62 days of sittings.

The Committee held over 40 regular or special meetings during 1977.

During the year, the Committee received 3,000 written communications, 2,000 of which were applications and 200 major complaints. Over 2,000 Orders and 65 Decisions were issued.

The railways filed 42,569 freight tariffs, 821 involving agreed charges, and 681 passenger tariffs. There were also 1,544 express tariffs filed. At the end of the year, 275 agreed charges were in effect involving 1,509 shippers.

Accidents

The breakdown of derailments and collisions by carrier, with the 1976 comparison bracketed, was as follows:

Deraillments: CNR 190 (189), CP Rail 101 (99),
Algoma Central 2 (4), Quebec North Shore and
Labrador 3 (3), Northern Alberta Railways 3 (4),
Burlington Northern 0 (1), Chesapeake and Ohio 3 (1),
Quebec Central 3 (1), Conrail 4 (0).

Collisions: CNR 26 (18), CP Rail 14 (11),
Burlington Northern 0 (1), Quebec North Shore and
Labrador 0 (1), Algoma Central 1 (0).

The railways continued their programs aimed at improving efficiency through the establishment of service centres. Five CNR and one Algoma Central Railway servocentres were approved during the year. In addition, five applications from CNR and two from CP Rail were under study at the end of the year. In 1977, 42 agents and 13 caretakers were relieved for other assignments through these service consolidations.

TRAFFIC AND TARIFFS

The Anti-Inflation Act of 1975 and a subsequent Government order directed the Commission to monitor increases in railway revenues to assure that railway net income remained within the anti-inflation guidelines on prices and profits.

In this regard, the Traffic and Tariff Branch issued two reports in 1977, one covering passenger services in Canada, the other providing an update on the report it had issued in 1976 with respect to the monitoring of profit margins of Canadian National and CP Rail. In addition, several specific complaints were processed bringing the total to 71 since 1975.

On behalf of the Railway Transport Committee, the Traffic and Tariff Branch undertook several other major projects and studies, including the preparation of a Standard Point Location Code to be released early in 1978; a Historical Summary of the Waybill Analysis (1949-1975) also for release during

the first quarter of 1978; Commodity Flow Analyses covering the years 1974 and 1975 for domestic Canadian traffic and traffic between Canada and the United States; an Aggregates Industry Study pertaining to transportation and marketing characteristics of this industry, to be released during the second half of 1978.

Special tariff studies were conducted on four freight rate appeal applications under Section 23 of the National Transportation Act. Section 23 provides that any person may apply to appeal against a rate on grounds that it is prejudicial to the public interest. The applications to the Commission were made by: McIntyre Mines Ltd. against rates on coal shipments from its Alberta mine properties; Cansulex Ltd. against rates on sulphur shipped from Ram River, Alta., an application and appeal of Anglo-Canadian Pulp and Paper Mills Limited against certain international freight rates on newsprint produced in Canada and moving to market in the United States; and two applications by the Canadian Pulp and Paper Association. Of these last two, the first related to incentive rates applicable to woodpulp traffic shipped from Canadian origins to destinations in Canada and the United States; the second dealt with the relationship between rates applicable to woodpulp shipped by rail from Western Canada to United States destinations vis à vis woodpulp shipped from northwestern states to the same destinations.

Work began on a number of tariff studies, two of the most important being undertaken at the request of Transport Canada. The 'Long and Short Haul Study' provided analysis of the possible effects on railway revenues should a clause prohibiting long haul-short haul differentials be incorporated into proposed revisions to the Railway Act. The 'Class Rate Grouping Study' involved the analysis of class rates traffic moving into, out of and between the four Western Provinces; it is expected to be completed early in 1978.

During the year, the Railway Transport Committee issued 16 Orders prescribing minimum compensatory rates for the movement of rapeseed products from crushing plants in Western Canada for export and domestic movements.

In January, the western rapeseed crushing industry requested the Committee to prescribe rates for certain movements of rapeseed oil, and in February, it requested additional rates involving potential movements from western crushing plants to Saint John, N.B., Halifax and Montreal for export in cans by means of box cars.

The railways objected to this second request on the grounds that such movements were not contemplated in the original rapeseed case.

A hearing was held in Ottawa, in September, to hear argument on whether or not the Committee had the authority to prescribe the rates in question, and it was determined that the Committee does have this authority. Minimum compensatory

rates were subsequently prescribed.

The railways later sought from the Federal Court leave to appeal the Committee's Order, contending that the Committee had erred in law. The Federal Court has not yet rendered a decision on the question.

In October, the Committee received submissions from Canada Packers Limited, requesting prescription of minimum compensatory rates on movements of rapeseed oil from their plant at St. Boniface, Man. for export and domestic markets. Canada Packers Limited refines crude rapeseed oil which it purchases from rapeseed crushers in Western Canada. It was again argued by the railways that the request of Canada Packers fell outside the relief granted with respect to the original rapeseed case and that the Commission did not have the authority to grant it.

A hearing was held in November, before the Chairman of the Railway Transport Committee, to hear argument on the points of law involved.

In December, the Federal Court heard an appeal from western rapeseed crushers challenging the methodology employed by the Committee in the establishment of minimum compensatory rates with respect to a CTC Order issued in November 1976. The Federal Court has dismissed the appeal.

AIR TRANSPORT COMMITTEE

Air Carrier Applications

In 1977, the government announced certain measures to ease restrictions on CP Air's transcontinental and domestic operations, including a slight increase in its share of transcontinental market capacity. It also granted permission to CP Air to allow its flights to turn around at points in Western Canada on flights from Vancouver, Montreal, Ottawa or Toronto. The announcement stated that the government would have no objection to CP Air being allowed to provide air services to Saskatchewan or to combine all CP Air's services in Canada under one licence to allow it to operate flights between any two points named in the consolidated licence. CP Air applied for consolidation of licences in line with the Statement of Government Policy; this was still under consideration at the end of 1977.

A significant decision pertaining to regional air services authorized Quebecair to operate a regular air service linking Quebec City with Hull/Gatineau. Another regional air carrier - Pacific Western Airlines Limited - notified the Commission of its intention to acquire a controlling interest in Transair Limited. Concurrent applications were submitted by Transair to discontinue its scheduled and regular commercial air services east of Winnipeg and for authority to operate new services serving Winnipeg, Regina, Saskatoon, Edmonton

and Calgary. After publication of notices of these applications, Nordair Limited and Great Lakes Airlines Limited applied for authority to operate commercial air services serving Toronto, Sault Ste. Marie, Thunder Bay, Dryden and Winnipeg to replace the services which Transair proposed to discontinue. CP Air also applied to add the point Thunder Bay, Ont. to its scheduled transcontinental licence. A public hearing dealing with all these matters was held in Winnipeg commencing Dec. 5, 1977 and was adjourned Dec. 16 to resume Jan. 9, 1978.

Pursuant to the Minister of Transport's announcement in 1975 that the government is willing to provide up to \$2 million for start-up costs incurred in the establishment of air services to certain points in Manitoba and Saskatchewan, a hearing was held in Winnipeg commencing July 25 to consider a number of applications. The proceedings were adjourned July 27 due to changes in applications and submission of new proposals and the hearing was scheduled to resume Jan. 16, 1978.

Following public hearings held in late 1976 and early 1977 to consider the adequacy of commercial air services in Nouveau Quebec and examine a number of applications for services in the region, the Committee authorized the Northern Quebec Inuit Association, through a new company to be incorporated as Air Inuit Limited, to provide a specific point

commercial air service linking many Ungava Bay communities to Fort Chimo. The proposed new company will also be licensed to provide charter and specialty commercial air services from a base at Fort Chimo. However, the Committee decided that Fort Chimo should remain an open point for charter operations using Group D aircraft.

In another decision following the Nouveau Quebec hearing, Austin Airways Limited was authorized to add Fort Chimo to its licence linking points on the Hudson Bay coast of Northern Quebec.

In addition, the Air Transport Committee dealt with a large number of applications for new licences or increased authority under existing licences.

The Committee had 352 applications under consideration at the beginning of 1977 and received another 805 during the year. It dealt with 869 and, at the end of 1977, had 288 still in process. Thirty of these applications were considered at public hearings convened at Chapleau, Ottawa and Thunder Bay, Ont., Winnipeg, Man. and Vancouver, B.C., for a total of 33 sitting days.

In 1977, 575 applications for new licences or additional authority were approved, 77 denied, 15 withdrawn and 10 rejected. In all, 173 existing authorities were rescinded, cancelled or suspended pursuant to Committee show-cause orders while 19 authorities were reinstated upon applica-

tion. The Committee issued 985 decision and order documents and 421 public notices.

REGIONAL AIR CARRIERS SUBSIDIES

Subsidies amounting to \$1,575,000 were paid to Eastern Provincial Airways Ltd. and Quebecair to offset losses on the operation of unprofitable routes deemed to be essential in the public interest. It is estimated that final settlement of the 1977 subsidies will result in a total payment of approximately \$2,000,000, the same as in 1976.

AIR CARRIER TARIFFS

Continued cost pressures, including world-wide increases in fuel prices, caused air carriers to file for increases in international and domestic fares and rates in 1977. At the same time, carriers introduced new promotional fares, including Air Canada's and CP Air's "charter class fares" applicable throughout the year on domestic journeys of 700 miles or more. This was the first time domestic excursion fares were being made widely available during the peak summer season.

Due to breakdowns in fare negotiations within the International Air Transport Association, particularly with respect to fares between Canada and Europe, fares must to an

increasing extent be negotiated on a bilateral basis in accordance with the terms of the relevant bilateral air agreement.

The Air Transport Committee has required air carriers in every instance to provide detailed financial justification in support of their proposed fare increases, together with statements of the anticipated effects of the proposed changes. The Committee has analyzed the material and considered all representations received from interested parties in order to satisfy itself that the fares proposed are just and reasonable and that the increases comply with the requirements of the regulations under the Anti-Inflation Act.

The Committee maintained an active program of surveillance and inspection in all regions of Canada to ensure compliance with the fares, rates and conditions of service in domestic and international tariffs.

INSPECTION AND ENFORCEMENT PROGRAM

The Air Transport Committee continued to inspect air carrier bases everywhere in Canada. This involved an extensive program of visits to air carriers, and investigations of complaints of illegal operations, in cooperation with the R.C.M.P. Prosecutions led to 24 convictions with fines ranging from \$100 to \$6,500. In addition to cases involving

court action, many instances of illegal operations were corrected when the requirements of the law were pointed out to those concerned. In cases of breaches of the regulations by licensed air carriers, the Committee normally proceeds by means of "show-cause" action following investigation, leading to either temporary suspension or admonishment of the air carrier, as appropriate.

COMPLAINTS

During 1977 the Air Transport Committee received and dealt with 481 complaints concerning: unsatisfactory service by air carriers, improper charging, and the adverse impact of particular fares and rates. Complaints are followed up with the air carrier to ensure that satisfactory explanations are forthcoming, and in the event that the carrier acted outside its tariff or conditions of its licence, that corrective action is taken by the carrier.

MAJOR AMENDMENTS TO THE AIR CARRIER REGULATIONS

The Committee completed an overall review of the 1977 regulations governing the operation of inclusive tour charters and common purpose charters, and amended them, following consideration of representations from air carriers and other

interested parties, including a large segment of the travel industry. Under the revised Inclusive Tour Charter Regulations, inclusive tours of a duration of not less than 72 hours may now be operated to destinations in Canada, the United States, the Caribbean, Mexico and adjacent regions; the minimum period was formerly 7 days. In addition the minimum tour price, which was previously related to the lowest scheduled fare applicable at the time of travel, is now based on the charter price of the journey plus a per diem add-on for ground arrangements. These changes are expected to encourage development of inclusive tour charters both domestic and foreign.

The common purpose charter rules have been amended specifically for educational tours and to clarify the rules governing charter flights to special events. The amended regulations also apply to domestic charters.

The review into the advisability of authorizing domestic advance booking charters (ABCs) for vacation travel commenced in 1976 and was concluded in 1977 with a public hearing held in Ottawa in September 1977. The report of the panel recommending approval of intra-regional domestic ABCs and a limited series of inter-regional domestic ABCs in 1978 was adopted by the Air Transport Committee by Decision dated Dec. 16, 1977. The matter will be reviewed in the Fall of 1978. The Air Carrier Regulations were subsequently amended to give effect to the Committee's decision. The Consumers' Association of Canada appealed this decision to

the Governor in Council and Wardair Limited applied for a review to the Commission's Review Committee; these applications were not disposed of in 1977.

INTERNATIONAL AIR SERVICES

Scheduled Air Service Negotiations

Negotiations for a bilateral air agreement were concluded: a) between Canada and Finland enabling the designated Finnish airline to commence service in April 1977; and b) between Canada and Haiti allowing Air Canada, the designated Canadian airline, to service Haiti commencing in February 1978. Haiti is not expected to initiate service for several years. The Commission also participated in negotiations with the aeronautical authorities of Argentina, Barbados, Japan and Spain with a view to improving and possibly expanding the air services between Canada and these countries.

INTERNATIONAL CHARTER OPERATIONS

International charter activity for the period 1975-77 inclusive is summarized in the following three tables. The inclusive tour charter (ITC) market recovered in 1977 following a decline in 1976 caused largely by the introduction of contract bulk inclusive tour (CBIT) fares on scheduled flights between

Canada and points in the Caribbean. The decline in advance booking charters (ABC) in 1977 is attributable mainly to the marketing by Air Canada and other international scheduled carriers of charter class fares on regular flights, with an accompanying reduction by these airlines in the number of charters operated on the North Atlantic.

INCLUSIVE TOUR CHARTERS

1977

1976

1975

	<u>Flights</u>	<u>Seats</u>	<u>Flights</u>	<u>Seats</u>	<u>Flights</u>	<u>Seats</u>
<u>Canadian Originating</u>						
Transatlantic (excluding Spain)	70	11,937	65	10,116	139	25,620
Spain	132	27,721	1	182	140	30,483
South America	1	166	99	15,921	73	13,640
Canada	205	26,044	115	768	230	25,842
Continental U.S.A.	3,537	383,145	3,409	376,929	6,435	693,170
Hawaii	841	169,983	486	109,588	816	168,151
Mexico	969	151,622	774	138,738	1,983	289,942
Caribbean	<u>6,775</u>	<u>955,349</u>	<u>3,852</u>	<u>528,575</u>	<u>4,734</u>	<u>641,356</u>
Sub-total:	12,530	1,725,967	8,801	1,180,817	14,550	1,888,204
<u>Foreign Originating</u>						
Trans-border	-	-	23	4,139	21	3,033
Transatlantic	<u>10</u>	<u>2,500</u>	<u>1</u>	<u>180</u>	<u>1</u>	<u>170</u>
Sub-total:	10	2,500	24	4,319	22	3,203
TOTAL:	12,540	1,728,467	8,825	1,185,136	14,572	1,891,407

1
26
1

ENTITY AND COMMON PURPOSE CHARTERS APPROVED

1977

1976

1975

	<u>Flights</u>	<u>Seats</u>	<u>Flights</u>	<u>Seats</u>	<u>Flights</u>	<u>Seats</u>
<u>Canadian Origin</u>						
Trans-Atlantic	463	78,954	362	65,168	259	52,081
Trans-Border	1,190	128,906	858	92,664	948	102,384
Trans-Pacific	14	2,534	17	3,077	41	7,421
Caribbean	77	10,780	228	57,000	126	31,500
Mexico	-	-	-	-	-	-
Central & S.A.	<u>44</u>	<u>10,560</u>	<u>27</u>	<u>6,750</u>	<u>31</u>	<u>7,750</u>
TOTAL	1,788	231,734	1,492	224,659	1,405	201,136
<u>Foreign Origin</u>						
Trans-Atlantic	164	39,360	148	37,000	70	17,500
Trans-Border	408	97,920	471	117,750	487	121,750
Trans-Pacific	21	5,040	22	5,500	0	-
Caribbean	32	7,680	20	5,000	20	5,000
Mexico	-	-	-	-	-	-
Central & S.A.	<u>9</u>	<u>2,160</u>	<u>12</u>	<u>3,000</u>	<u>15</u>	<u>3,750</u>
TOTAL	634	152,160	673	168,250	592	148,000

ABC/AFFINITY CHARTER FLIGHTS AUTHORIZED

	<u>1975</u>		<u>1976</u>		<u>1977</u>	
	<u>Flights</u>	<u>Seats</u>	<u>Flights</u>	<u>Seats</u>	<u>Flights</u>	<u>Seats</u>
Canadian Origin (ABC)						
Trans-Atlantic	1,613	394,302	2,000	493,947	1,338	347,998
Caribbean	23	3,606	35	6,073	77	13,772
Trans-Border	9	2,098	89	20,750	188	43,832
Trans-Pacific	-	-	5	910	15	2,715
Hawaii	-	-	78	24,532	173	54,411
TOTAL	1,645	400,006	2,207	546,212	1,791	462,728
Foreign Origin ABC/	867	208,000	1,023	245,520	979	244,750
Affinity	185	44,400	222	53,280	163	40,750
TOTAL	1,052	252,400	1,245	298,800	1,142	285,500

ATTENDANCE AT AVIATION CONFERENCES

The Commission headed the Canadian delegation to the Special Air Transport Conference sponsored by the International Civil Aviation Organization (ICAO). The conference was held in Montreal in April and dealt with such matters as tariff enforcement; policy concerning international non-scheduled air transport; regulation of capacity in international air transport services; and machinery for the establishment of international air transport fares and rates.

The Commission was also primarily responsible for the preparation of economic and legal positions taken by Canada at the 22nd Session of the ICAO Assembly in the Fall of 1977.

The Commission also chaired the Interdepartmental Committee on ICAO international air law activities which was reactivated during the year with a view to preparing position papers for the Canadian delegation to the 23rd Session of the ICAO Legal Committee and to the ICAO Subcommittee on carriers' liability for damage caused by noise and sonic boom. With respect to the modernization of rules

relating to the liability of carriers for damage caused to passengers or cargo, the Commission participated in the preparation of new legislation to enact Montreal Protocols 3 and 4 to the Warsaw Convention.

A system of voluntary increases in the limits of liability for death or injury of passengers on international air services by Canadian carriers was initiated effective July 1, 1977.

The Commission continued its participation in discussions with Aeronautical Authorities of the U.S.A. and Europe to develop mutually acceptable criteria for the operation of international charters.

WATER TRANSPORT (DOMESTIC)

During 1977 all four pilotage authorities gave public notice of proposed amendments to their pilotage tariffs, in accordance with the Pilotage Act. While no objections were filed with the Commission in respect of tariffs proposed by the Pacific Pilotage Authority, the Great Lakes Pilotage Authority and the Laurentian Pilotage Authority, objections were filed by the Dominion Marine Association and the province

of Nova Scotia to the tariffs proposed by the Atlantic Pilotage Authority. In addition, notices of intent to appear at the hearing were received from the province of New Brunswick and the Atlantic Provinces Transportation Commission, and interventions were filed by the Shipping Federation of Canada and the Canadian Merchant Service Guild.

As a result of these objections and subsequent interventions, an inquiry into the financial affairs of the Authority was held in Halifax in May, followed by a public hearing that same month. The Committee issued its decision in June.

* * * *

With regard to the Coasting Trade Exemption regulations, the Committee received 45 applications for waivers. In six of these cases suitable Canadian-flag vessels were found to be available while in 36 others the Committee recommended the granting of coasting licences, based on the non-availability of suitable Canadian-flag vessels. Two of the three remaining applications were for renewals of waiver applications granted the previous year, and the last, relating to the use of a foreign tug for a Canada/United States military project, was not pursued after the Committee had requested additional information on the project.

Only two of the 24 applications received for the use of tankers were not related to petroleum products; one was for the transportation of molasses and the second for sulphuric acid. Three waivers concerned the carriage of coal from Vancouver to Eastern Canadian ports and one waiver which had been granted for the transportation of explosives was not used. Two waiver applications proposed the use of specialized vessels; one to carry a nuclear-reactor and the second to carry two electric transformers of 120 tons each. Seven applications related to the transportation of dry cargo, one of which was to carry machinery from Halifax to Vancouver.

* * * *

The Interdepartmental Advisory Committee on the availability of certain Canadian ships, chaired by the Water Transport Committee, dealt with the temporary entry of a drill ship to be used offshore Cape Breton by the government of Nova Scotia in exploration for coal. The Committee found that no suitable Canadian-flag drill ship was available to undertake the project.

* * * *

With respect to the Commission's responsibilities under the Shipping Conferences Exemption Act, the Committee had on file as of Dec. 31, 1977, documents of 50 shipping conferences whose member lines provided service at Canadian ports, a net decrease of two conferences from the previous year. These two conferences provided services between Eastern Canada and the Scandinavia/Baltic area but temporarily suspended operations on a voluntary basis apparently due to non-conference competition. However, member lines have continued to operate services on this trade route as independent carriers.

* * * *

The Water Transport Committee continued its examination of the water transport services on the Mackenzie River and other navigable waters of the Northwest Territories.

In this connection a public hearing was held in April, in Edmonton, Alta. The investigation continued in July when officials of the Commission visited different locales on the Mackenzie River from Hay River to Tuktoyaktuk and held informal meetings at Yellowknife, N.W.T. The Committee's report on its findings will be released early in 1978.

With the assistance of the Research Branch of the Commission, the Economic Branch of the Committee completed the computerization of information on Canadian ships and Canadian shipowners/operators.

Throughout the year, the Economics Branch provided shipping expertise and a wide variety of shipping data and technical information to officials of the Commission, other federal government departments and private industry.

WATER TRANSPORT COMMITTEE STATISTICS

The administration of agreements involving subsidies was transferred to the Ministry of Transport, March 31, 1977.

* * * *

Member lines of shipping conferences were responsible for filing 23,351 documents with the Commission during 1977 in accordance with the requirements of the Shipping Conferences Exemption Act. At Dec. 31, there were documents respecting 50 shipping conferences representing a total membership of 103 lines providing 393 services at North American ports, 71 of these lines offering 267 services at ports in Canada.

* * * *

Eight applications for water transport licences were received by the Committee during 1977, three for the Great Lakes and five for the Mackenzie River area.

Licences were granted to the three Great Lakes applicants, in respect of seven ships applied for:

<u>Licensee</u>	<u>No. of Ships</u>
Great Lakes Barge Limited	2
McKeil Workboats Limited	1
Power Corporation of Canada Limited	4
	<hr/>
	7

On the Mackenzie River, licensing authority was granted to five operators in respect of 250 ships, as follows:

<u>Licensee</u>	<u>No. of Ships</u>
Arctic Transportation Ltd.	29
Cooper Barging Service Ltd.	6
Lindberg Transport Ltd.	11
Northern Transportation Company Ltd.	195
Streeper Bros. Marine Transport Ltd.	9
	<hr/>
	250

Streeper Bros. Marine Transport applied for the licensing of additional equipment and for an extension to the area of operation authorized in its 1976 licence. An objection to this extension and to the increased tonnage was filed by Northern Transportation Company Ltd.

After consideration of the evidence before it, the Committee found that public convenience and necessity did not require either the additional equipment or an extension of services in the Mackenzie River Watershed and consequently ruled that the terms and conditions of the licence of Streeper Bros. Marine Transport would remain unchanged from the 1976 season.

The application submitted by Cooper Barging requested an extension of the area of operation authorized in its 1976 licence. Northern Transportation Company Limited objected to this expansion. Upon reviewing the matter, the Committee agreed to amend Cooper's authorized area of operation in the licence granted for 1977 to read as it had historically been granted over the years.

* * * *

Water transport carriers filed 54 tariffs and 93 supplements with the Commission, for a total of 147 tariff filings for the year.

* * * *

During 1977, three companies engaged in water transportation filed notices with the Water Transport Committee of proposed acquisitions of interest in other water transport companies. No objections were received and the Commission's files were closed, in each of the three cases.

* * * *

As in other years, the Committee has provided the United States Department of Commerce with a consolidated report of ocean freight revenues and expenses incurred in the United States during 1976 by Canadian shipowners or operators.

Fifty-one companies were approached by the Committee and returns received from 42 carriers were incorporated in a report directed to the Department of External Affairs for dispatch to the U.S. Department of Commerce.

INTERNATIONAL TRANSPORT (WATER)

The involvement of the Commission in the development of a draft international convention on the carriage of goods by sea continued in 1977. The draft was circulated to industry for final comment together with a Commission-sponsored analysis of its provisions highlighting where it differs from the existing international convention of 1924 and the amending

protocol of 1968. A diplomatic conference, under the auspices of the United Nations, will be held in Hamburg in March 1978.

Study of the convention on the Code of Conduct for Liner Conferences has continued in the past year, in part to serve as a contribution to a fuller consideration of possible legislation to replace the Shipping Conferences Exemption Act. Detailed assessment of the economic effect in Canada of the major position which liner conferences occupy in the carriage of packaged and containerized goods has been hampered by a lack of relevant and coherent data which apart from their tariffs, the conferences are not obliged to provide at present.

Other studies were undertaken on the degree of participation in Canadian offshore trade by ships of the state-trading countries and by ships flying flags of convenience. While the former account for a very small proportion of traffic, the latter play an extremely significant part. Since the question of flags of convenience shipping is to be considered at the international level in the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) the Commission is contributing from its studies to the formulation of a Canadian position and will participate in these discussions during 1978.

The Commission participated in international discussions of the Organization for Economic Cooperation and Development (OECD). Topics under consideration were the

crisis in overtonnaging of crude petroleum tankers which has resulted in a high proportion of these ships being laid-up; the resulting effect of cancellation of new orders for shipbuilding on a world scale; and the policy options for OECD governments in maintaining an atmosphere of free and open competition in international shipping in face of an increasing trend elsewhere for unilateral cargo reservation to national-flag shipping.

INTERNATIONAL MULTIMODAL TRANSPORT

The Commission participated in the third and fourth sessions at Geneva of the Intergovernmental Preparatory Group (IPG), under the auspices of the United Nations Conference on Trade and Development. It is preparing a convention on international multimodal transport of goods. In cooperation with other government departments and agencies, it undertook several studies and extensive contact with Canadian industry and officials of provincial governments on the various aspects of the proposed convention which resulted in the development of the Canadian position expected to be presented at the fifth session scheduled for September 1978.

The Commission continued to participate in the ongoing interdepartmental activities concerned with preparation of the Canadian position for the second meeting of the Ad Hoc

Intergovernmental Group on Container Standards for International Multimodal Transport to be held in Geneva, November 1978. The object is essentially to determine if an international agreement should be developed to regulate the dimensional and weight limitations of freight containers.

The Commission also continued to participate in interdepartmental activities required to implement in Canada the International Convention for Safe Containers, including preparation of a draft bill and regulations. In this connection the Commission was represented at an industry briefing held in Toronto in November 1977.

To facilitate multimodal transport, the Commission continued to work with industry through the Canadian Organization for the Simplification of Trade Procedures (COSTPRO) to simplify and streamline transport documentation, and participated in the work of the Interdepartmental Committee on Trade Distribution Systems in preparing the Canadian position for meetings of the ECE Working Party on Facilitation of International Trade Procedures.

MOTOR VEHICLE TRANSPORT COMMITTEE

Payments certified for truckers under the Atlantic Region Freight Assistance Act during 1977 amounted to \$28,169,115 compared with \$23,360,421 in 1976. The subsidy

program for truck freight traffic, started in mid-1969, is similar to the Maritime Freight Rates Act which provides payments on railway freight shipments. (Payments under the MFRA were about \$16,000,000 in 1977.)

Subsidy payments to truckers are divided into two categories: subsidies on the movement of goods out of the "select territory" to other Canadian markets, and subsidies on the movement of goods between points in the select territory which comprises the four Atlantic Provinces and Quebec points east of Levis and south of the St. Lawrence River.

In both categories, truckers are required to apply to the Commission for a certificate making them eligible to file claims for subsidies on specific freight movements.

With respect to outbound movements, 801 truckers held qualifying certificates, an increase of 90 during the year. On movements within the territory, certificates were held by 4,226 truckers, an increase of 353.

Claims for Outbound Movements

In this category, 1,805 subsidy claims were filed during 1977 by highway carriers. The Commission certified 1,798 claims for payments totalling \$6,711,333.

Since 1969 there have been 10,376 claims filed on outbound freight traffic and of these, 10,097 have been certified for payments amounting to \$28,680,255.

Claims for Intra-Territory Movements

There were 11,805 claims filed during 1977 by highway carriers. The Commission certified 11,662 claims for payments totalling \$21,457,782.

The intra-territory subsidy was introduced in September of 1970. Since then, there have been 61,506 claims, of which 59,636 have been certified for total payment of \$96,065,367.

* * * *

The Commission is empowered under Section 11 (x) of the Lord's Day Act to permit work by any transportation undertaking on Sunday that the Commission deems necessary in connection with the freight traffic of the undertaking. In reaching a decision, the Commission is required to have regard for the object of the Lord's Day Act -- that Sunday be a day of rest whenever possible -- and also for the object of preventing undue delay. Other provisions of the statute allow modes of transport other than bus and truck to carry on certain

operations on Sunday. The Supreme Court of Canada has ruled that only under authority of Section 11 (x) can bus and truck operations be permitted on Sunday.

The Motor Vehicle Transport Committee held 16 hearings concerning applications for permanent authorizations during 1977 pursuant to Section 11 (x). Ten applications were approved, two were refused, two were dismissed because the Motor Vehicle Transport Committee ruled it had no jurisdiction, and decisions on two applications are expected shortly.

Other applications under the Lord's Day Act are those which cover an emergency situation requiring a truck movement for one Sunday only or for a few Sundays during the year. They develop quickly, usually during the week in which the Sunday operations are necessary. During the year, 148 such applications were approved.

Supreme Court Judgment

A Supreme Court judgment handed down on Sept. 30, 1977, underlined the limited mandate of the Commission with respect to matters to be considered by the CTC in application by motor vehicle undertakings for the transportation of goods on Sundays.

In a previous hearing involving two carriers seeking Sunday authorizations, the City of Hamilton intervened and sought to introduce evidence to show that the operation of the carriers through the city would cause "congestion, noise, pollution and create safety problems". The Commission excluded such evidence as being irrelevant to the issue it was called upon to determine. The CTC decision was upheld by the Federal Court of Canada and the City of Hamilton sought and obtained leave to appeal to the Supreme Court.

In a unanimous decision dismissing the City of Hamilton appeal, the Supreme Court ruled that, under Section 11 (x) of the Lord's Day Act, the CTC "was not required or authorized to conduct a general inquiry into the impact upon the citizens of Hamilton of Sunday trucking operations".

* * * *

The Motor Vehicle Transport Committee received 39 notices of proposed acquisitions under Section 27 of the National Transportation Act. The Commission is empowered to disallow proposed acquisitions if it finds that they are unduly restrictive of competition or otherwise prejudicial to the public interest. An investigation may be held only

if an objection is received from any person or any association or other body representing carriers or transportation undertakings affected by a proposed acquisition.

During the year, seven objections were filed against the proposed acquisition of Fricker's Truck Service Ltd., of Edmonton, Alta., by Lynden Transport Inc., of Seattle, Washington, U.S.A. A hearing was held in Calgary and the Committee subsequently decided there were no grounds for disallowance.

* * * *

On July 17, 1976, a Cabinet Order in Council exempted the CNR Roadcruiser service in Newfoundland from the provisions of the Motor Vehicle Transport Act (1954) and placed it under the authority of Part III of the National Transportation Act, which provides for regulation by the Commission.

Roadcruiser buses provide the only public surface transport across Newfoundland.

The exemption is the first under the Motor Vehicle Transport Act which authorizes the provinces to exercise the federal jurisdiction over extra-provincial commercial motor vehicle operations.

Following objections by the Government of Newfoundland and the Federation of Municipalities of Newfoundland and Labrador to CNR's proposed 15% rate increase on the Roadcruiser service filed with the Commission on Aug. 19, 1977; hearings were held in St. John's and Corner Brook, Oct. 17, 18 and 20, 1977. The tariff increase went into effect on Nov. 1, 1977. The hearing concluded on Nov. 2, 3 and 5, 1977 and a decision is expected early in 1978. Meanwhile, a ruling by the Commission that it did not have the power to postpone the proposed new tariff, which went into effect on Nov. 1, 1977, has been appealed to the Federal Court by the Newfoundland Government.

COMMODITY PIPELINES

The Commission continued to monitor planning activities for various types of inter-provincial and international commodity pipelines originating in Canada. Discussions were held with other government departments and industry in Canada and the United States on subjects related to construction design and safety standards, regulations and policy implications pertaining to potential commodity pipelines. In addition, the Commission continued to monitor international developments in this field, with emphasis placed on aspects related to coal slurry and anhydrous ammonia pipelines.

REVIEW COMMITTEE

One hundred applications for review were filed with the Review Committee during 1977 to which must be added ten applications received in 1976. At the end of the year, of the 110 applications received, 17 had not yet been considered, the pleadings not being complete.

In 49 cases, the original decision was considered reviewable, while in 41 cases, the Committee found no grounds for review. In one case, final consideration was deferred and two applications were withdrawn.

Of the 49 decisions considered reviewable, 21 were reaffirmed, 20 resulted in modifications and, at year-end, eight cases referred to the modal committee to conduct the review had not yet been decided.

Twenty-one judgments on appeals were received from the Minister of Transport during 1977. In four instances, modifications to the original decisions were directed and in one case, a review of the original decision was directed resulting in a modification to the original decision. Sixteen appeals to the Minister were dismissed.

TELECOMMUNICATION COMMITTEE

The Telecommunication Committee was dissolved effective March 31, 1977.

RESEARCH

The program of the Research Branch during 1977 focused mainly on studies related to the work of the regulatory committees, but its resources were also used by Transport Canada and other government departments, and in a number of anticipatory research projects. The CTC research approach is multi-disciplinary and the Branch draws on 60 professionals trained in a wide variety of academic disciplines and with considerable previous transport experience with carriers, shippers, and government.

In terms of Research Branch resources, the major user in the Commission in 1977 was the Railway Transport Committee. The Branch was heavily involved in comprehensive analysis of transcontinental rail passenger services, leading to the completion of the Final Plan for Western Transcontinental Passenger Train Service in October 1977. In May 1977, the Railway Transport Committee commenced public hearings on the Maritime rail passenger-train services and research assistance was provided at the public hearings. Background analysis ranged from traffic forecasting and network analysis to surveys of consumer attitudes.

Research assistance was also provided for public hearings on the proposed acquisition by the US Conrail Corporation of various assets in Ontario and Quebec, and on

an application to determine compensation for running rights through the Detroit River Tunnel. In the area of branch lines, economic and social data were compiled relevant to abandonment decisions on Prairie branch lines and a conceptual report was produced on the valuation of assets of uneconomic branch lines. Work continued on the analysis of rail movements of major bulk commodities in Canada with the main stress on forest products. Computer and systems support was given to implement a computer system for the rail safety program and to establish a computerized administrative control system.

Research for the Air Transport Committee included a survey of passengers flying on certain charter programs; assistance in preparation for public hearings, such as the Prairie air services; a study of regional air carriers; an examination of air carrier sub-contracting of routes; and a study of airline terminal costs. An updated examination of productivity in the airline industry is nearly complete and, in the computer area, the Branch was active in implementing improvements to aviation statistics systems used by the Committee.

Several major research projects were completed for the International Transport Policy Committee. These included a study of the unit values of commodities moving in Canadian overseas trade; an examination of the marine insurance industry in Canada; a status report on methods of consolidating

cargo in international multimodal transport; an examination of air services operated by foreign carriers on routes where there is no competitive Canadian carrier; a study of international air services between Canada and South America; and traffic analyses in bilateral air negotiations with six different countries.

Research work for the Water Transport Committee included an examination of shipping conference documents filed with the Committee; extensive staff assistance to the Committee's inquiry into water transport on the Mackenzie River, including development of a computer system to provide statistics on traffic there; and the design of a computerized information system giving information on Canadian-owned ships.

Research assistance was given to the Motor Vehicle Transport Committee for hearings on proposed acquisitions in the trucking industry and with reference to the CN Roadcruiser bus service in Newfoundland.

* * * *

The Research Branch continued to respond to research requests from other government departments. The major study in this regard in 1977 related to railway costing methodologies and was undertaken in response to an Order in Council. It used a large amount of Branch resources. The first phase of

the study was to identify alternative ways of implementing the objectives of a revised costing system and to propose a work program for evaluation and selection. The draft report on this phase has been completed and tabled by the Minister of Transport and will reflect the comments of the provinces and the railways. The second phase of the study, which is to carry out the proposed work program, will continue throughout 1978.

Other work for Transport Canada has included the continued development of an econometric model for forecasting the demand for freight transport; an examination of potential diversion of traffic from the St. Lawrence Seaway resulting in proposed changes in Seaway tolls; work on international air charter policy; and the identification of problem areas pertaining to the 1976 Convention on limitations to ship-owner liability. The Branch cooperated with Transport Canada in analysis of transport issues requested by the Province of Prince Edward Island, and a digest of transport statistics relating to the Island was prepared.

* * * *

Special studies were also conducted at the request of other government departments and agencies and to meet the demands of a number of governmental commissions. The Branch participated in the work of inter-departmental committees on international transport, and papers were prepared on liability levels for international multimodal transport operators as well as on the exemption of shipping conferences from the provisions of the Combines Investigation Act. Research material was prepared for the Commission of Inquiry into Newfoundland Transportation. Two staff members were seconded to a Canadian International Development Agency project to develop a transport statistics centre for the Peruvian Government.

Some years ago, the Branch developed a computer program model to estimate changes in the distances which Prairie farmers would have to haul grain to elevators consequent upon the closure of specified delivery points. This simulation model, which measured the cost implications of increased trucking distances, was originally formulated for the Railway Transport Committee but it was also utilized by Agriculture Canada, the Hall Commission and several universities in 1977.

The computer program was expanded in 1977 to include cost factors associated with elevator handling and rail transport, as well as trucking costs. The expanded model is

currently being used by the Prairie Rail Action Committee, established by Transport Canada to review specified branch lines.

* * * *

As a result of heavy demand in other areas, Branch activities in anticipatory research were not extensive in 1977. Projects in this area included a brief study to assess the share of Canada's external trade carried by ocean liner services; an in-depth review of international shipping statistics; commencement of a study on the impact of regulations on technological change in the transport industries; a preliminary review of productivity changes in the Canadian railways; and a survey of shippers in the mining and forestry industries to obtain their opinions of transportation services and the problems they perceived.

The Branch endeavours to make as much as possible of its works available to the general public. In response to reader requests for publications released in 1977 and earlier years, some 29,000 copies of reports were distributed last year. In an attempt to make its ongoing compilation of transport information available to a wider public, the Branch prepared the 'Transport Review', an informational document examining statistical trends in transport and giving status

reports on a number of transport areas of current interest. Presently, the Branch is producing consumer information brochures on air and rail travel. In addition, the Branch distributed a questionnaire survey to its readers in order to determine attitudes towards subject matter and content of reports; in general, the response was positive and the views expressed will be taken into account in future research publications.

COMMISSION MEMBERS AND STAFF

One new member, James M. McDonough of Saskatoon, Sask., was appointed to the Commission in 1977, while two Commissioners were appointed to new terms: John A.D. Magee, Chairman of the Motor Vehicle Transport Committee, and David H. Jones, Chairman of the Railway Transport Committee. Membership in the Commission therefore increased to 16, one below the statutory maximum of 17.

At the end of 1977, the permanent staff of the Commission totalled 825, an increase of 37 from the previous year-end level.

SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTSTO ELIGIBLE COMPANIESIN RESPECT OF YEAR 1976

	Amount of Actual Loss Claimed(1)	Payments to Dec. 31, 1977
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	\$ 4,798,027	\$ 877,165
Section 258 (Guaranteed Branch Lines)	119,300,260	82,409,463
Section 261 (Passenger-Train Services)	253,604,472	181,667,339(2)
Section 272 (Eastern Rates)	13,773,567	13,773,567
	<hr/>	<hr/>
TOTAL	\$391,476,326	\$278,727,534
	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>

(1) The date of Claims for Actual Losses by railway company(s) are footnoted in the following tables.

(2) At 80% of Certified Actual Loss.

SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS
TO CANADIAN NATIONAL RAILWAYS
IN RESPECT OF YEAR 1976

	Amount of Actual Loss Claimed(1)	Payments to Dec. 31, 1977
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	\$ 3,375,998	\$ 94,504
Section 258 (Guaranteed Branch Lines)	63,820,057	42,819,182
Section 261 (Passenger-Train Services)	203,061,773	145,088,661(2)
Section 272 (Eastern Rates)	7,509,530	7,509,530
TOTAL	<u>\$277,767,358</u>	<u>\$195,511,877</u>

(1) The date of Claims for Actual Losses by railway company(s) are footnoted in the following tables.

(2) At 80% of Certified Actual Loss.

SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS
TO CANADIAN PACIFIC LIMITED
IN RESPECT OF YEAR 1976

	Amount of Actual Loss Claimed(1)	Payments to Dec. 31, 1977
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	\$ 1,422,029	\$ 782,661
Section 258 (Guaranteed Branch Lines)	49,528,896	37,209,983
Section 261 (Passenger-Train Services)	48,067,786	35,989,385(2)
Section 272 (Eastern Rates)	6,264,037	6,264,037
TOTAL	<u>\$105,282,748</u>	<u>\$ 80,246,066</u>

(1) The date of Claims for Actual Losses by railway company(s) are footnoted in the following tables.

(2) At 80% of Certified Actual Loss.

CANADIAN NATIONAL RAILWAYSCLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1976SECTION 256 (UNPROTECTED BRANCH LINES)

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed(1)</u>	<u>Payments to Dec. 31, 1977</u>
<u>Newfoundland</u>			
1. Argentia	Placentia Jct.-Argentia	\$ 327,625	\$ Nil(2)
2. Bonavista	Shoal Harbour-Bonavista	533,441	Nil(2)
<u>Prince Edward Island</u>			
3. Murray Harbour	Maple Hill-Murray Harbour (incl. Mount Herbert and Vernon Spurs)	289,375(3)	Nil(2)
4. Souris (Elmira Spur)	Harmony Jct.-Elmira	177,538	Nil(2)
<u>Nova Scotia</u>			
5. Caledonia	Caledonia Jct.-Caledonia	29,006	27,609
6. Dartmouth	Imperoyal-Upper Musquodoboit	160,965	Nil(2)
7. Hopewell (Sunny Brae Spur)(4)	Ferrona Jct.-Sunny Brae	167,453	Nil
8. Inverness	Port Hastings Jct.-Inverness	228,000	Nil(2)
9. Oxford	Tatamagouche-Scotsburn	154,632	Nil(2)
10. St. Peters(4)	St. Peters Jct.-St. Peters	80,303	Nil
11. Yarmouth	Liverpool-Yarmouth	698,098	Nil(2)
<u>Quebec</u>			
12. Temiscouata(5)	Riviere du Loup-Fraser Jct.	354,137(3)	Nil(2)
13. St. Stanislas	St. Prosper-Garneau	33,325(6)	2,885
<u>Ontario</u>			
14. Penetang	Colwell-Hendrie	20,128(6)	7,470

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed (1)</u>	<u>Payments to Dec. 31, 1977</u>
<u>Manitoba</u>			
15. Ridgeville	South Jct.-Ridgeville	112,912	\$48,276
<u>Saskatchewan</u>			
16. Cudworth	Norco Spur Jct.-Rutan	9,060	8,264
	TOTAL	\$3,375,998	\$94,504

- (1) Claims for Actual Loss as filed December 29, 1977, unless otherwise indicated.
- (2) Payments may be recommended only in respect of lines determined to be "uneconomic". No determination has been made.
- (3) Claim submitted for full year. Eligible for less than two months.
- (4) Abandonment authorized late in 1976.
- (5) Minor portion of this line in New Brunswick.
- (6) Claim for Actual Loss as filed June 30, 1977.

CANADIAN NATIONAL RAILWAYSCLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1976SECTION 258 (GUARANTEED BRANCH LINES)

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed(1)</u>	<u>Payments to Dec. 31, 1977(2)</u>
<u>Manitoba</u>			
1. Carberry	Petrel Jct.-Carberry Jct.	\$ 34,555	\$ 25,803
2. Carman	Carman Jct.-Carman	459,155	343,447
3. Carman	Carman-Roseisle	92,741	57,850
4. Carman	Notre Dame Jct.-Belmont	516,574	462,599
5. Cowan	North Jct.-Swan River	705,197	587,140
6. Erwood	Swan River-Whitmore	394,542	Nil
7. Gladstone	Delta Jct.-Dauphin	537,232	347,486
8. Hartney	Belmont-Hartney Jct.	22,754	7,440
9. Hartney	Hartney Jct.-Hartney	697,782	605,751
10. Hartney	Hartney-Scarth	99,304	80,238
11. Herchmer	Gillam-Churchill	2,037,592	701,279
12. Inwood	Grosse Isle-Hodgson	243,073	183,659
13. Miami	Morris-Somerset	631,927	437,116
14. Neepawa	Muir-Helston	52,564	36,870
15. Neepawa	Carberry Jct.-Rossburn Jct.	195,401	141,172
16. Neepawa	Rossburn Jct.-Neepawa Jct.	175,524	117,675
17. Notre Dame	Notre Dame Jct.-Notre Dame de Lourdes	29,683	34,335
18. Oakland	Delta Jct.-Amaranth	282,376	206,308
19. Pleasant Point	Edwin-Brandon Jct.	65,447	44,692
20. Rapid City	Hallboro-Rapid City	93,035	86,528
21. Rapid City	Rapid City-Beulah	363,116	298,392
22. Ridgeville	Ridgeville-Emerson	91,109	68,337
23. Rossburn	Rossburn Jct.-Russell	1,118,041	971,758
24. Ste. Rose	Ochre River-Ste. Rose	88,172	51,734
25. Ste. Rose	Ste. Rose-Rorketon	83,493	59,835
26. Togo(3)	Dauphin-Canora	792,233	528,321
27. Wakopa	Greenway-Neelin	77,311	71,338
28. Wawanesa	Wawanesa-M. and B. Jct.	202,160	180,586
29. Winnipegosis	Sifton Jct.-Winnipegosis	128,480	88,680
<u>saskatchewan</u>			
0. Aberdeen	Humboldt-Duck Lake Jct.	538,250	476,984
1. Acadia Valley(4)	Eyre Jct.-Acadia Valley	360,647	346,261
2. Amiens	Amiens Jct.-England	705,301	539,695
3. Arborfield	Crane-Arborfield	365,676	240,395
4. Assiniboine	Canora-Mutchler	727,630	506,346
5. Avonlea	Radville-Bengough Jct.	19,745	19,115
6. Avonlea	Bengough Jct.-Avonlea	304,639	305,391
7. Avonlea	Avonlea-Moose Jaw	457,492	383,513

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed (1)</u>	<u>Payments to Dec. 31, 1977 (2)</u>
<u>Saskatchewan (cont'd)</u>			
38. Battleford	Battleford-Battleford Jct.	\$ 253,241	\$ 254,733
39. Bengough	Bengough Jct.-Willowbunch	763,565	675,888
40. Big River	Big River Jct.-Big River	517,601	433,816
41. Blaine Lake	Prince Albert-Amiens Jct.	324,727	386,878
42. Blaine Lake	Amiens Jct.-Denholm	1,336,004	1,206,930
43. Bodo(4)	Unity-Bodo	769,567	610,352
44. Bolney	Spruce Lake Jct.- Frenchman Butte	216,129	208,977
45. Brooksby	Naisberry Jct.-Carrot River	1,077,360	844,275
46. Carlton	Dalmeny-Carlton	334,742	300,156
47. Central Butte	Moose Jaw Jct.-Central Butte	583,005	514,947
48. Chelan	Reserve-Crooked River	776,033	618,845
49. Conquest	Conrose Jct.-Dunblane	504,313	443,383
50. Conquest	Dunblane-Beechy	736,054	617,724
51. Corning	Peebles-Handsworth	188,007	158,221
52. Craik	Warell-Newcross	1,418,687	Nil
53. Cromer	Maryfield-Kipling	423,259	361,774
54. Cudworth	Rutan-Cudworth Jct.	1,089,932	996,850
55. Cut Knife	Cut Knife Jct.-Rosemound	26,975	Nil
56. Dodsland	Biggar-Loverna	1,244,865	1,155,858
57. Elrose	Conquest Jct.-Elrose Jct.	2,385,178	2,171,666
58. Erwood(5)	Whitmore-Hudson Bay	235,624	182,390
59. Glenavon	Kipling-McCallum	544,389	569,003
60. Goodwater	Radville Jct.-Goodwater	186,870	149,641
61. Gravelbourg	Claybank-Mossbank	229,936	238,258
62. Gravelbourg	Mossbank-Tyson	1,389,262	1,243,294
63. Gravelbourg	Tyson-Neidpath	165,837	136,250
64. Hatherleigh	Prinham-Avery	75,054	41,358
65. Langham	Langham Jct.-North Battleford	732,891	433,615
66. Lewvan	Minard Jct.-North Regina	1,217,644	Nil
67. Main Centre	Mawer-Main Centre	304,786	282,907
68. Mantario	Glidden-Alsask	952,348	702,284
69. Margo	Canora-Humboldt	1,362,672	943,413
70. Meskanaw	Melfort-Thatch	4,237	3,165
71. Meskanaw	Thatch-Lannaw	619,658	538,886
72. Northgate	Northgate-Steelman	486,469	Nil
73. Paddockwood	Paddockwood Jct.-Paddockwood	335,654	157,517
74. Porter	Oban Jct.-Cando	198,457	153,726
75. Preeceville(5)	Thunderhill Jct.-Sturgis Jct.	1,341,232	1,035,045
76. Preeceville	Lilian-Kelvington	731,127	571,193
77. Qu'Appelle	Birmingham Jct.-Victoria Plains	665,522	Nil
78. Rhein	Ross Jct.-Wroxton	375,266	332,417
79. Riverhurst	Central Butte-Riverhurst	330,904	277,268
80. Robinhood	Speers Jct.-Turtleford Jct.	1,057,261	859,870
81. Rosetown	Roskin Jct.-Kindersley	2,342,858	1,955,999

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed(1)</u>	<u>Payments to Dec. 31, 1977(2)</u>
<u>Saskatchewan (cont'd)</u>			
St. Brieux	Thatch-Humboldt Jct.	\$ 843,652	\$ 731,930
Tisdale	Hudson Bay-Prince Albert	2,443,920	1,308,529
Tonkin(5)	Russell-Fonehill Jct.	502,629	388,360
Tonkin	Fonehill Jct.-Parkerview	206,868	153,289
Turnberry(5)	Hudson Bay-The Pas	295,732	Nil
Turtleford	North Battleford- St. Walburg	1,361,172	1,185,907
Weyburn	Talmage-Radville	501,207	396,310
White Bear	Eston-White Bear	532,231	447,888
<u>Alberta</u>			
Alliance	Alliance Jct.-Alliance	936,186	Nil(6)
Athabasca	Morin Jct.-Athabasca	972,051	493,964
Bonnyville	Abilene Jct.-Grand Centre	1,007,028	581,984
Coronado	St. Paul Jct.-Heinsburg	1,487,105	492,656
Demay	Camrose Jct.-Ryley	146,422	111,357
Doddsland(3)	Loverna-Hemaruka	327,731	280,200
Drumheller	Hanna-Sarcee Yard	1,626,653	503,007
Endiang	Endiang Jct.-Warden Jct.	448,295	305,934
Endiang	Warden-Nevis	19,274	8,829
Haight	Inland-Vegreville Jct.	79,045	55,889
Kingman	Tofield-Kingman	42,826	19,885
Oyen(3)	Kindersley-Hanna	2,356,122	1,777,387
Stettler	Ferlow Jct.-Dinosaur	1,516,364	1,163,036
Three Hills	Mirror-Hubalta	1,522,389	Nil
TOTAL		\$63,820,057	\$42,819,182

- (1) Claims for Actual Loss as filed December 29, 1977.
- (2) All payments based on Claims for Actual Loss as filed January 4, 1977.
No payment adjustment processed by December 31, 1977, based on (1) above.
- (3) Minor portion of this line in Saskatchewan.
- (4) Minor portion of this line in Alberta.
- (5) Minor portion of this line in Manitoba.
- (6) No claim filed prior to December 29, 1977.

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS

CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1976

SECTION 261 (PASSENGER-TRAIN SERVICES)

<u>Passenger-Train Service</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed (1)</u>	<u>Amount of Actual Loss Certified</u>	<u>Payments to Dec. 31, 1977 (80% of Certified)</u>
1. Quebec-La Malbaie-Clermont	\$ 449,520	\$ 336,913	\$ 269,530
2. Montreal-Gaspé/Charny-Moncton	7,568,428	6,383,940	5,107,152
3. Montreal-Halifax/Sydney	33,563,603	29,504,190	23,603,352
4. Sydney-Truro-Halifax	1,926,602	1,570,399	1,256,319
5. Toronto-Kingston	1,170,678	956,155	764,924
6. Montreal/Quebec-Chicoutimi	4,924,220	5,438,232	4,350,586
7. Quebec-Cochrane/Noranda	5,669,941	4,708,631	3,766,905
8. Montreal-Sherbrooke-Coaticook	1,009,116	752,043	601,634
9. Ottawa-Belleville	1,295,347	1,013,209	810,567
10. Richmond-Lyster-Quebec	429,668	367,642	294,114
11. Toronto-Stratford	951,575	790,571	632,457
12. Toronto-North Bay-Kapuskasing	3,277,355	2,837,069	2,269,655
13. Toronto-Niagara Falls	2,027,501	1,531,996	1,225,597
14. Winnipeg-Thompson/Churchill	8,312,129	8,139,583	6,511,666
15. Edmonton-Drumheller	662,015	511,722	409,378
16. Edmonton-North Battleford	965,482	685,053	548,042
17. Jasper-Prince George-Prince Rupert	4,754,573	4,404,645	3,523,716
18. Montreal/Toronto-Vancouver	62,760,029	59,094,408	47,275,526
19. Deux-Montagnes-Grenville	2,839	730	584 (3)
20. Moncton-Saint John	1,622,072	1,427,960	1,142,368
21. Winnipeg-Thunder Bay North	900,649	692,219	553,775
22. Saskatoon-The Pas	635,252	480,973	384,778
23. Edmonton-Grand Centre	869,530	588,594	470,875 (4)
24. Toronto-Stouffville	795,673	780,742	624,594
25. Ottawa-Brockville/Toronto	5,303,724	3,882,668	3,106,134
26. Regina-Saskatoon-Prince Albert	916,738	622,475	497,980
27. Prince Albert-Hudson Bay	72,979	100,168	80,134
28. Hearst-Nakina	43,462	64,745	51,796
29. Hornepayne-Manitouagage	20,447	39,583	31,666
30. Dauphin-Winnipegosis	23,555	65,867	52,694
31. Wabowden-Gillam-Churchill	43,873	87,660	70,128
32. Sioux Lookout-Thunder Bay North	122,851	124,545	99,636
33. Flin Flon-Osborne Lake	62,010	82,155	65,724
34. The Pas-Lynn Lake	247,821	251,598	201,278
35. McBride-Prince George	130,766	110,259	88,207
36. Toronto-London-Sarnia	8,619,644	6,879,546	5,503,637
37. Montreal-Quebec	4,033,828	3,608,084	2,886,467
38. Montreal/Brockville-Toronto	19,079,885	16,735,652	13,388,522
39. Toronto-Windsor	11,623,160	10,571,545	8,457,236
40. Montreal-Ottawa	6,173,233	5,136,660	4,109,328
TOTAL	<u>\$203,061,773</u>	<u>\$181,360,829</u>	<u>\$145,088,661</u>

(1) Claims for Actual Loss as filed December 29, 1977.

(2) Payments based on Claims for Actual Loss as filed March 25, 1977.

(3) Deux-Montagnes-Grenville was discontinued January 10, 1976.

(4) Edmonton-Grand Centre was discontinued April 21, 1977.

CANADIAN PACIFIC LIMITEDCLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1976SECTION 256 (UNPROTECTED BRANCH LINES)

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed(1)</u>	<u>Payments to Dec. 31, 1977</u>
<u>New Brunswick</u>			
1. Minto	Minto-Pennlyn	\$ 90,016	\$ 63,386
2. Shore Line	Lepreau-St. George	51,164	35,458
<u>Quebec</u>			
3. Drummondville	Knowlton-Foster	29,030(2)	23,679
4. Q.C.R. Tring	Tring Jct.-Megantic	314,315	Nil(3)
5. St. Guillaume	Ste. Rosalie Jct.- St. Guillaume	38,991(2)	37,877
6. Sawyerville	Cookshire-Sawyerville	25,416	24,613
<u>Ontario</u>			
7. Chalk River (Renfrew Spur)	Renfrew-Calabogie	18,840(2)	10,771
8. Eganville	Payne-Douglas	21,779	7,480
9. Port McNicoll	Coldwater-Port McNicoll	48,684	14,515
<u>Saskatchewan</u>			
10. Medstead	Healy-Panton	72,120	36,634
<u>Alberta</u>			
11. Irricana	Standard-Irricana	97,400	81,389
12. Rosemary	Rosemary-Matzhiwin (incl. Gem Spur)	35,921	32,072

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed(1)</u>	<u>Payments to Dec. 31, 1977</u>
<u>British Columbia</u>			
13. Carmi	Midway-Penticton	\$ 16,980	Nil (3)
14. Kaslo	Denver Canyon-Nakusp	492,675	\$ 414,787
15. Osoyoos	Okanagan Falls-Osoyoos	<u>68,698</u>	<u>Nil (3)</u>
	TOTAL	\$ 1,422,029	\$ 782,661
		<u><u> </u></u>	<u><u> </u></u>

- (1) Claims for Actual Loss as filed January 31, 1977.
- (2) Abandonment authorized during 1976 therefore only claimed for portion of year.
- (3) Payment may be recommended only in respect of lines determined to be "uneconomic". No determination has been made.

CANADIAN PACIFIC LIMITEDCLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1976SECTION 258 (GUARANTEED BRANCH LINES)

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed(1)</u>	<u>Payments to Dec. 31, 1977</u>
<u>Manitoba</u>			
1. Alida(2)	Lauder-Alida	\$ 200,753	\$ 135,585
2. Arborg	Rugby-Arborg	171,433	103,106
3. Carman	Kronsgart-Plum Coulee	37,197	33,891
4. Estevan(2)	Kemnay-Bienfait	1,096,852	Nil
5. Glenboro	Murray Park-Souris	733,696	362,127
6. Gretna	Altona-Gretna	86,177	73,256
7. Lac du Bonnet	Birds Hill-Molson	60,939	Nil
8. La Riviere	Fortress-La Riviere	303,394	Nil
9. Lenore	Forrest-Lenore	235,106	189,239
10. Lyleton	Deloraine-Lyleton	242,247	193,872
11. Miniota	Brandon-Miniota (incl. Rapid City Spur)	516,792	442,188
12. Napinka	La Riviere-Napinka	1,065,442	925,700
13. Russell	Binscarth-Inglis	157,658	123,937
14. Snowflake	Wood Bay-Snowflake	113,421	98,250
15. Varcoe	Wellwood-Varcoe	139,718	112,858
16. Winnipeg Beach	Gimli-Riverton	99,151	67,680
<u>Saskatchewan</u>			
17. Altawan(3)	Shaunavon-Manyberries	1,183,389	968,835
18. Amulet	Ormiston-Cardross	210,517	183,969
19. Arcola(4)	Schwitzer-Arcola	619,624	509,233
20. Asquith	Urban-Baljennie	293,109	230,245
21. Assiniboia	Weyburn-Assiniboia	1,097,582	489,982
22. Big Gully	Lloydminster-Hillmond	207,159	167,020
23. Bromhead	Estevan-Minton (incl. Tribune Spur)	682,109	505,537
24. Bulyea	Neudorf-Bulyea	1,043,764	846,417
25. Colonsay	Euston-Colonsay	1,147,092	971,972
26. Colony	Rockglen-Killdeer	145,689	100,110
27. Dunelm	Player-Simmie	246,214	185,305
28. Empress(3)	Java-Empress (incl. Grant Spur)	1,607,115	177,143
29. Expanse	Curle-Assiniboia	169,557	3,560
30. Fife Lake	Assiniboia-Big Beaver	1,136,010	972,191
31. Hatton	Hatton-Golden Prairie	208,894	185,090
32. Kelfield	Brass-Kelfield	301,302	263,658
33. Kerrobert	Outlook-Kerrobert	1,608,969	1,364,091
34. Kisbey	Arcola-Weyburn	364,177	295,910

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed(1)</u>	<u>Payments to Dec. 31, 197</u>
<u>Saskatchewan (cont'd)</u>			
35. Lanigan	Tregarva-Lanigan	\$ 973,165	\$ 770,120
36. Lloydminster	Wilkie-Lloydminster	1,234,196	980,650
37. Macklin	Kerrobert-Macklin	703,485	636,648
38. Matador	Gunnworth-Matador	483,534	371,663
39. McMorran	Milden-McMorran	342,525	222,721
40. Meadow Lake	Tobey-Meadow Lake	1,245,988	1,064,320
41. Melfort	Lanigan-Gronlid	1,258,343	1,119,057
42. Neudorf	Rocanville-Neudorf	617,401	466,846
43. Notukeu	Notukeu-Val Marie	1,654,388	1,508,482
44. Outlook	Moose Jaw-Outlook	1,309,497	1,013,974
45. Pennant	Wickett-Verlo	313,402(5)	266,661
46. Prince Albert	Lanigan-Northway	771,900	623,925
47. Reford	Kerrobert-Wilkie	314,106	274,521
48. Rosetown	Perdue-Marriott	150,542	123,795
49. Shamrock	Archive-Hak	890,450	700,760
50. Shaunavon	Assiniboia-Shaunavon	2,362,574	2,068,474
51. Stewart Valley	Baird-Stewart Valley	163,845	141,262
52. Tisdale	Goudie-Nipawin	1,079,830	856,034
53. Tyvan	Stoughton-Regina	880,224	767,096
54. Vanguard	Swift Current-Meyronne	863,577	715,870
55. White Fox	Nipawin-Sharpe	856,519	720,038
56. Wishart	Foam Lake-Wishart	257,606	222,474
57. Wood Mountain	Ogle-Mankota	969,021	771,236

Alberta

58. Alberta Central	Forth-Otway	197,566	110,888
59. Aldersyde	Coalhurst-Aldersyde	1,077,234	969,206
60. Bassano	Empress-Bassano	684,983	382,913
61. Burstall (Schuler Spur)	Pivot-Schuler	116,883	107,618
62. Cardston	Stirling-Glenwood	512,617	415,197
63. Cassils	Cassils-Scandia	58,379	52,158
64. Coronation(2)	Kerrobert-Coronation	1,320,922	1,122,430
65. Coutts	Stirling-Coutts	494,038	Nil
66. Crossfield	Collicutt-Cremona	123,951	97,352
67. Furness(2)	Epping-Paradise Valley	352,305	311,240
68. Irricana	Bassano-Standard	405,750	357,014
69. Lacombe	Coronation-Nevis (incl. Cordel Spur)	434,664	290,648
70. Langdon	Cosway-East Coulee	515,286	388,510
71. Lomond	Lomond-Eltham	823,782	698,013
72. Rosemary	Finnegan-East Coulee	66,107	44,065
73. Stirling	Manyberries-Montana	1,239,833	966,579
74. Strathmore	Gleichen-Langdon	186,149	128,633
75. Suffield	Suffield-Lomond	507,211	391,815

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed(1)</u>	<u>Payments to Dec. 31, 1977</u>
<u>Alberta (cont'd)</u>			
76. Turin	Picture Butte-Turin	\$ 279,401	\$ 256,343
77. Vegreville	Vegreville-Willingdon	258,198	226,291
78. Willingdon(2)	Lloydminster-Clover Bar (incl. Chemical Spur)	2,512,960	2,092,978
79. Woolford	Raley-Whisky Gap	132,311	111,508
TOTAL		<u>\$49,528,896</u>	<u>\$37,209,983</u>

(1) Claims for Actual Loss as filed January 21, 1977. Unless otherwise indicated.

(2) Minor portion of this line in Saskatchewan.

(3) Minor portion of this line in Alberta.

(4) Minor portion of this line in Manitoba.

(5) Claim for Actual Loss as filed April 1, 1977.

CANADIAN PACIFIC LIMITEDCLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1976SECTION 261 (PASSENGER-TRAIN SERVICES)

<u>Passenger-Train Service</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed(1)</u>	<u>Amount of Actual Loss Certified</u>	<u>Payments to Dec. 31, 1977 (80% of Certified)(2)</u>
1. Montreal/Toronto-Vancouver	\$36,493,558	\$35,257,542	\$28,206,034
2. Halifax-Yarmouth	941,428	824,952	659,962
3. Montreal-Saint John	3,824,690	3,617,160	2,893,728
4. Montreal-Quebec	2,097,200	1,881,526	1,505,221
5. Montreal-Mont-Laurier	234,887	205,065	164,052
6. Montreal-Ottawa (N.S.)	531,816	436,156	348,925
7. Toronto-Havelock	454,388	393,392	314,713
8. Toronto-Hamilton	432,895	314,165	251,332
9. Sudbury-White River	1,039,659	635,497	508,398
10. Sudbury-Sault Ste. Marie	524,936	476,228	380,982
11. Calgary-South Edmonton	1,087,641	945,048	756,038
12. Victoria-Courtenay	269,330	Nil(3)	Nil(3)
13. Truro-Windsor	62,174	Nil(4)	Nil(4)
14. Montreal-Farnham	73,184	Nil(4)	Nil(4)
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
TOTAL	\$48,067,786	\$44,986,731	\$35,989,385
	<hr/>	<hr/>	<hr/>

- (1) Claims for Actual Loss as filed November 22, 1977.
- (2) Payments based on Claims for Actual Loss as filed January 31, 1977.
- (3) Victoria-Courtenay was declared uneconomic and ordered discontinued by Order No. R-25960 (dated December 14, 1977), effective January 31, 1978. Pending review of this decision the service discontinuance date is extended to June 30, 1978.
- (4) Payment may be recommended only in respect of services determined to be "uneconomic". No determination has been made.

ALGOMA CENTRAL RAILWAY COMPANYCLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1976SECTION 261 (PASSENGER-TRAIN SERVICES)

<u>Passenger-Train Service</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed(1)</u>	<u>Amount of Actual Loss Certified</u>	<u>Payments to Dec. 31, 1977 (80% of Certified)(2)</u>
1. Sault Ste. Marie-Hearst	\$1,303,365(3)	\$1,173	\$938

(1) Claim for Actual Loss as filed June 3, 1977.

(2) Payments based on claim for Actual Loss as filed June 3, 1977.

(3) Claim submitted for full year. Eligible for December 30 and 31, 1976.

NORTHERN ALBERTA RAILWAYS COMPANYCLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1976SECTION 258 (GUARANTEED BRANCH LINES)

<u>Subdivision</u>	<u>Between</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed(1)</u>	<u>Payments to Dec. 31, 1977(2)</u>
<u>Alberta</u>			
1. Barrhead	Busby-Barrhead	\$ 105,164	\$ 52,139
2. Lac La Biche- Waterways	Carbondale-Waterways	2,078,919	1,374,397
3. Peace River	Roma Jct.-Hines Creek	1,259,111	887,930
4. Smoky	Rycroft-Spirit River	104,447	65,832
5. Smoky-Grande Prairie	Winagami-B.C. Border	2,140,546	Nil
6. Grande Prairie	B.C. Border-Dawson Creek	263,120	Nil
TOTAL		\$5,951,307	\$2,380,298

(1) Claims for Actual Loss as filed December 9, 1977.

(2) Payments based on Claims for Actual Loss as filed June 10, 1977.

ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION (NIPISSING CENTRAL RAILWAY)CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1976SECTION 261 (PASSENGER-TRAIN SERVICES)

<u>Passenger-Train Service</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed(1)</u>	<u>Amount of Actual Loss Certified</u>	<u>Payments to Dec. 31, 1977 (80% of Certified)(2)</u>
1. Swastika-Noranda	<u>\$936,485</u>	<u>\$571,239</u>	<u>\$456,991</u>

(1) Claim for Actual Loss as filed March 31, 1977.

(2) Payments based on Claim for Actual Loss as filed March 31, 1977.

TORONTO, HAMILTON AND BUFFALO RAILWAY COMPANYCLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1976SECTION 261 (PASSENGER-TRAIN SERVICES)

<u>Passenger-Train Service</u>	<u>Amount of Actual Loss Claimed(1)</u>	<u>Amount of Actual Loss Certified</u>	<u>Payments to Dec. 31, 1977 (80% of Certified)(2)</u>
1. Hamilton-Welland	<u>\$235,063</u>	<u>\$164,205</u>	<u>\$131,364</u>

(1) Claim for Actual Loss as filed June 20, 1977.

(2) Payments based on Claim for Actual Loss as filed September 16, 1976.

LA 'ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION' (NIPISSING CENTRAL RAILWAY)

RECLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNEE 1976

ARTICLE 261 (SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS)

1.	Swastika-Noranda	Pertes réelles réclamées (1)	\$571,239	Paiements versés au 31 décembre 1977 (80% des pertes réelles certifiées) (2)	\$456,991
----	------------------	---------------------------------	-----------	---	-----------

- (1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises le 31 mars 1977.
- (2) Paiements basés sur des réclamations en dédommagement de pertes réelles
soumises le 31 mars 1977.

LA 'TORONTO, HAMILTON AND BUFFALO RAILWAY COMPANY'

RECLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNEE 1976

ARTICLE 261 (SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS)

1.	Hamilton-Welland	Pertes réelles réclamées (1)	\$235,063	Paiements versés au 31 décembre 1977 (80% des pertes réelles certifiées) (2)	\$131,364
----	------------------	---------------------------------	-----------	---	-----------

- (1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises le 20 juin 1977.
- (2) Paiements basés sur des réclamations en dédommagement de pertes réelles
soumises le 16 septembre 1976.

ALGOMA CENTRAL RAILWAY COMPANY
RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1976
ARTICLE 261 (SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS)

Services de trains de voyageurs		1. Sault-Sainte-Marie-Hearst \$1,303,365(3)	
Pertes réelles	Pertes réelles	Pertes réelles	Pertes réelles
réclamées(1)	certifiées	certifiées	réelles certifiées(2)
		\$1,173	\$938

- (1) Réclamation en dédommagement des pertes réelles soumise le 3 juin 1977.
- (2) Paiements basés sur des réclamations en dédommagement de pertes réelles
soumises le 3 juin 1977.
- (3) Réclamation soumise pour l'année entière; admissible aux 30 et 31 décembre
1976.

NORTHERN ALBERTA RAILWAYS COMPANY

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1976

ARTICLE 258 (EMBRANCHEMENTS EN EXPLOITATION OBLIGATOIRE)

Subdivision		Entre	Pertes réelles réclamées(1)	Paiements versés au 31 décembre 1977(2)
Alberta				

1. Barrhead	Busby-Barrhead	\$ 105,164	\$ 52,139
2. Lac La Biche- Waterways	Carbondale-Waterways	2,078,919	1,374,397
3. Peace River	Roma Jct.-Hines Creek	1,259,111	887,930
4. Smoky	Rycroft-Spirit River	104,447	65,832
5. Smoky-Grande Prairie	Winagami-B.C. Border	2,140,546	N11
6. Grande Prairie	B.C. Border-Dawson Creek	263,120	N11
TOTAL		\$5,951,307	\$2,380,298

- (1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumisses le 9 décembre 1977.
- (2) Paiements basés sur des réclamations en dédommagement de pertes réelles
soumisses le 10 juin 1977.

CANADIEN PACIFIQUE

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1976

ARTICLE 261 (SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS)

Paiements versés au 31 décembre 1977 (80% des pertes réelles certifiées)(2)	Pertes réelles certifiées	Pertes réelles réclamées(1)	Servics de trains de voyageurs
\$28,206,034	\$35,257,542	\$36,493,558	1. Montréal/Toronto-Vancouver
659,962	824,952	941,428	2. Halifax-Yarmouth
2,893,728	3,617,160	3,824,690	3. Montréal-Saint-Jean
1,505,221	1,881,526	2,097,200	4. Montréal-Québec
164,052	205,065	234,887	5. Montréal-Mont-Laurier
348,925	436,156	531,816	6. Montréal-Ottawa (Côte Nord)
314,713	393,392	454,388	7. Toronto-Havelock
251,332	314,165	432,895	8. Toronto-Hamilton
508,398	635,497	1,039,659	9. Sudbury-White River
380,982	476,228	524,936	10. Sudbury-Sault Ste. Marie
756,038	945,048	1,087,641	11. Calgary-South Edmonton
N11(3)	N11(3)	269,330	12. Victoria-Courtenay
N11(4)	N11(4)	62,174	13. Truro-Windsor
N11(4)	N11(4)	73,184	14. Montréal-Farnham
\$35,989,385	\$44,986,731	\$48,067,786	TOTAL

(1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises le 22 novembre 1977.

(2) Paiements basés sur des réclamations en dédommagement de pertes réelles soumises le 31 janvier 1977.

(3) Le service Victoria-Courtenay a été jugé non rentable et l'ordonnance n° R-25960 (du 14 décembre 1977) en a ordonné la suppression à compter du 31 janvier 1978. En attendant l'examen de cette décision, la date de suppression du service est prolongée jusqu'au 30 juin 1978.

(4) Les paiements ne peuvent être recommandés que si les embranchements sont jugés "non rentables". Aucune décision n'a été prise dans ce cas.

[illegible]

[illegible]

CANADIEN PACIFIQUE

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1976

ARTICLE 258 (EMBRANCHEMENTS EN EXPLOITATION OBLIGATOIRE)

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées (1)	Palements versés au 31 décembre 1977
-------------	-------	------------------------------	--------------------------------------

Alfida (2)	Lauder-Alfida	\$ 200,753	\$ 135,585
Arborg	Rugby-Arborg	171,433	103,106
Carman	Kronsgart-Plum Coulee	37,197	33,891
Estevan (2)	Kemnay-Bienfait	1,096,852	NFI
Glenboro	Murray Park-Souris	733,696	362,127
Gretna	Altona-Gretna	86,177	73,256
Lac du Bonnet	Birds Hill-Molson	60,939	NFI
La Rivière	Fortress-La Rivière	303,394	NFI
Lenore	Forrest-Lenore	235,106	189,239
Lyleton	Deloraine-Lyleton	242,247	193,872
Minotota	Brandon-Minotota (y compris l'embr. Rapid City)	516,792	442,188
Napinka	La Rivière-Napinka	1,065,442	925,700
Snowflake	Russell	157,658	123,937
Varcoe	Wellwood-Varcoe	139,718	98,250
Winnipeg Beach	Gimli-Riverton	99,151	67,680

ASKATCHEWAN

Altawan (3)	Shaunavon-Manyberries	1,183,389	968,835
Amulet	Ormiston-Cardross	210,517	183,969
Arcola (4)	Schwitzer-Arcola	619,624	509,233
Asquith	Urban-Baljennie	293,109	230,245
Assinibola	Weyburn-Assinibola	1,097,582	489,982
Big Gully	Lloydminster-Hillmond	207,159	167,020
Bromhead	Estevan-Minton (y compris l'embr. Tribune)	682,109	505,537
Bulyea	Neudorf-Bulyea	1,043,764	846,417
Colonsay	Euston-Colonsay	1,147,092	971,972
Colony	Rock Glen-Killdeer	145,689	100,110
Dunelm	Player-Stimle	246,214	185,305
Empress (3)	Java-Empress (y compris l'embr. Grant)	1,607,115	177,143
Expansé	Curtle-Assinibola	169,557	3,560
Fife Lake	Assinibola-Big Beaver	1,136,010	972,191
Hatton	Hatton-Golden Prairie	208,894	185,090
Kelfield	Brass-Kelfield	301,302	263,658
Kerobert	Outlook-Kerobert	1,608,969	1,364,091
Kisbey	Arcola-Weyburn	364,177	295,910

Colombie-Britannique			
Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées(1)	Paiements versés au 31 décembre 1977
13. Carmi	Midway-Penticton	\$ 16,980	N41(3)
14. Kaslo	Denver Canyon-Nakusp	492,675	\$ 414,787
15. Osoyoos	Okanagan Falls-Osoyoos	68,698	N41(3)
TOTAL		\$ 1,422,029	\$ 782,661

(1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises le 31 janvier 1977.

(2) Abandon de l'embranchement autorisé en 1976; n'est donc admissible que pour une partie de l'année.

(3) Les paiements ne peuvent être recommandés que si les embranchements ont été jugés "non rentables". Aucune décision n'a été prise dans ce cas.

CANADIEN PACIFIQUE

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1976

ARTICLE 256 (EMBRANCHEMENTS EN EXPLOITATION LIBRE)

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées(1)	Paiements versés au 31 décembre 1977
<u>Nouveau-Brunswick</u>			
1. Minto	Minto-Pennlyn	\$ 90,016	\$ 63,386
2. Shore Line	Lepreau-St. George	51,164	35,458
<u>Québec</u>			
3. Drummondville	Knowlton-Foster	29,030(2)	23,679
4. Q.C.R. Tring	Tring Jct.-Mégantic	314,315	M\$1(3)
5. St. Guillaume	St. Guillaume	38,991(2)	37,877
6. Sawyerille	Cookshire-Sawyerille	25,416	24,613
<u>Ontario</u>			
7. Chalk River (Embr. Renfrew)	Renfrew-Calabogie	18,840(2)	10,771
8. Eganville	Payne-Douglas	21,779	7,480
9. Port McNicoll	Coldwater-Port McNicoll	48,684	14,515
<u>Saskatchewan</u>			
10. Medstead	Healy-Panton	72,120	36,634
<u>Alberta</u>			
11. Irricana	Standard-Irricana	97,400	81,389
12. Rosemary	Rosemary-Matthewin (y compris l'embr. Gem)	35,921	32,072

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1976

ARTICLE 261 (SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS)

Paiements versés
 31 décembre 1976
 (80% des pertes
 certifiées) (1)

Services de trains de voyageurs		Pertes réelles réclamées (1)		Pertes réelles certifiées	
1. Québec-La Malbaie-Clermont	\$ 449,520	\$ 336,913	\$ 269,530	\$ 269,530	\$ 269,530
2. Montréal-Gaspé/Charney-Moncton	7,568,428	6,383,940	5,107,152	5,107,152	5,107,152
3. Montréal-Hallifax/Sydney	33,563,603	29,504,190	23,603,352	23,603,352	23,603,352
4. Sydney-Tyro-Hallifax	1,926,602	1,570,399	1,256,319	1,256,319	1,256,319
5. Toronto-Kingston	1,170,678	956,155	764,924	764,924	764,924
6. Montréal/Québec-Chicoutimi	4,924,220	5,438,232	4,350,586	4,350,586	4,350,586
7. Québec-Cochrane/Noranda	5,669,941	4,708,631	3,766,905	3,766,905	3,766,905
8. Montréal-Sherbrooke-Coaticook	1,009,116	752,043	601,634	601,634	601,634
9. Ottawa-Bellefleur	1,295,347	1,013,209	810,567	810,567	810,567
10. Richmond-Tyler-Québec	429,668	367,642	294,114	294,114	294,114
11. Toronto-Stratford	951,575	790,571	632,457	632,457	632,457
12. Toronto-North Bay-Kapuskasing	3,277,355	2,837,069	2,269,655	2,269,655	2,269,655
13. Toronto-Niagara Falls	2,027,501	1,531,996	1,225,597	1,225,597	1,225,597
14. Winnipeg-Thompson/Churchill	8,312,129	8,139,583	6,511,666	6,511,666	6,511,666
15. Edmonton-Drumheller	662,015	511,722	409,378	409,378	409,378
16. Edmonton-North Battleford	965,482	685,053	548,042	548,042	548,042
17. Jasper-Prince George-Prince Rupert	4,754,573	4,404,645	3,523,716	3,523,716	3,523,716
18. Montréal/Toronto-Vancouver	62,760,029	59,094,408	47,275,526	47,275,526	47,275,526
19. Deux-Montagnes-Grenville	2,839	730	584 (3)	584 (3)	584 (3)
20. Moncton-Saint-Jean	1,622,072	1,427,960	1,142,368	1,142,368	1,142,368
21. Winnipeg-Thunder Bay North	900,649	692,219	553,775	553,775	553,775
22. Saskatoon-The Pas	635,252	480,973	384,778	384,778	384,778
23. Edmonton-Grand Centre	869,530	588,594	470,875 (4)	470,875 (4)	470,875 (4)
24. Toronto-Stouffville	795,673	780,742	624,594	624,594	624,594
25. Ottawa-Brockville/Toronto	5,303,724	3,882,668	3,106,134	3,106,134	3,106,134
26. Regina-Saskatoon-Prince Albert	916,738	622,475	497,980	497,980	497,980
27. Prince Albert-Hudson Bay	72,979	100,168	80,134	80,134	80,134
28. Hearst-Nakina	43,462	64,745	51,796	51,796	51,796
29. Hornepayne-Mantouwadge	20,447	39,583	31,666	31,666	31,666
30. Dauphin-Winnipegosis	23,555	65,867	52,694	52,694	52,694
31. Wabowden-Cliffham-Churchill	43,873	87,660	70,128	70,128	70,128
32. Sioux Lookout-Thunder Bay North	122,851	124,545	99,636	99,636	99,636
33. Flin Flon-Osborne Lake	62,010	82,155	65,724	65,724	65,724
34. The Pas-Lynn Lake	247,821	251,598	201,278	201,278	201,278
35. McBride-Prince George	130,766	110,259	88,207	88,207	88,207
36. Toronto-London-Sarnia	8,619,644	6,879,546	5,503,637	5,503,637	5,503,637
37. Montréal-Québec	4,033,828	3,608,084	2,886,467	2,886,467	2,886,467
38. Montréal/Brockville-Toronto	19,079,885	16,735,652	13,388,522	13,388,522	13,388,522
39. Toronto-Windsor	11,623,160	10,571,545	8,457,236	8,457,236	8,457,236
40. Montréal-Ottawa	6,173,233	5,136,660	4,109,328	4,109,328	4,109,328
TOTAL	\$203,061,773	\$181,360,829	\$145,088,661	\$145,088,661	\$145,088,661

- (1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises le 29 décembre 1977.
- (2) Paiements basés sur des réclamations en dédommagement de pertes réelles soumises le 25 mars 1977.
- (3) Service Deux-Montagnes-Grenville supprimé le 10 janvier 1976.
- (4) Service Edmonton-Grand Centre supprimé le 21 avril 1977.

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées (1)	Paiements versés au 31 décembre 1977(2)
-------------	-------	------------------------------	---

Saskatchewan (suite)

St. Brieux	Thatch-Humboldt Jct.	\$ 843,652	\$ 731,930
Tisdale	Hudson Bay-Prince Albert	2,443,920	1,308,529
Tonkin (5)	Russell-Tonkin Jct.	502,629	388,360
Tonkin	Fonerville Jct.-Parker Jct.	206,868	153,289
Turnberry (5)	Hudson Bay-The Pas	295,732	N11
Turtleford	North Battleford	1,361,172	1,185,907
Weyburn	Talmage-Radville	501,207	396,310
White Bear	Eston-White Bear	532,231	447,888

Alberta

Alliance	Alliance Jct.-Alliance	936,186	N11 (6)
Athabasca	Morin Jct.-Athabasca	972,051	493,964
Bonnyville	Abilene Jct.-Grand Centre	1,007,028	581,984
Coronado	St. Paul Jct.-Heinsburg	1,487,105	492,656
Demay	Camrose Jct.-Ryley	146,422	111,357
Dodsland (3)	Lovena-Hemauka	327,731	280,200
Drumheller	Hanna-Sarcee Yard	1,626,653	503,007
Endiang	Endiang Jct.-Warden Jct.	448,295	305,934
Endiang	Warden-Nevils	19,274	8,829
Haigh	Inland-Vegreville Jct.	79,045	55,889
Kingman	Tofteld-Kingman	42,826	19,885
Oyen (3)	Kindersley-Hanna	2,356,122	1,777,387
Stettler	Ferlow Jct.-Dinosaur	1,516,364	1,163,036
Three Hills	Mirror-Hubalta	1,522,389	N11

TOTAL \$63,820,057 \$42,819,182

(1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises le 29 décembre 1977.

(2) Paiements basés sur des réclamations en dédommagement de pertes réelles soumises le 4 janvier 1977. Aucun ajustement de paiement n'a été effectué le 31 décembre 1977, d'après (1) ci-dessus.

(3) Se prolonge en Saskatchewan sur une faible distance.

(4) Se prolonge en Alberta sur une faible distance.

(5) Se prolonge au Manitoba sur une faible distance.

(6) Aucune réclamation n'a été soumise avant le 29 décembre 1977.

Paiements versés au 31 décembre 197	Pertes réelles réclamées(1)	Entre	Subdivision	Saskatchewan (suite)
			38. Battleford	Battleford-Battleford Jct.
\$ 254,733	\$ 253,241		39. Bengough	Bengough Jct.-Willowbunch
675,888	763,565		40. Big River	Big River Jct.-Big River
433,816	517,601		41. Blaine Lake	Prince Albert-Amiens Jct.
386,878	324,727		42. Blaine Lake	Amiens Jct.-Denholm
1,206,930	1,336,004		43. Bodo(4)	Unity-Bodo
610,352	769,567		44. Bolney	Spruce Lake Jct.-
208,977	216,129		45. Brooksby	Frenchman Butte
844,275	1,077,360		46. Carlton	Naisberry Jct.-Carrot River
300,156	334,742		47. Central Butte	Dalmeny-Carlton
514,947	583,005		48. Chelan	Moose Jaw Jct.-Central Butte
618,845	776,033		49. Conquest	Reserve-Crooked River
443,383	504,313		50. Conquest	Conrose Jct.-Dunblane
617,724	736,054		51. Corning	Dunblane-Beechy
158,221	188,007		52. Craik	Feebles-Handsworth
N41	1,418,687		53. Cromer	Warell-Newcross
361,774	423,259		54. Cudworth	Maryfield-Kipling
996,850	1,089,932		55. Cut Knife	Kutan-Cudworth Jct.
N41	26,975		56. Dodsland	Cut Knife Jct.-Rosemund
1,155,858	1,244,865		57. Elrose	Biggar-Loverna
2,171,666	2,385,178		58. Etwood(5)	Conquest Jct.-Elrose Jct.
182,390	235,624		59. Glenavon	Whitmore-Hudson Bay
569,003	544,389		60. Goodwater	Kipling-McCallum
149,641	186,870		61. Gravelbourg	Radville Jct.-Goodwater
238,258	229,936		62. Gravelbourg	Claybank-Mossbank
1,243,294	1,389,262		63. Gravelbourg	Mossbank-Tyson
136,250	165,837		64. Hatherleigh	Tyson-Neidpath
41,358	75,054		65. Langham	Prinham-Avery
433,615	732,891		66. Lewvan	Langham Jct.-North Battleford
N41	1,217,644		67. Main Centre	Minard Jct.-North Regina
282,907	304,786		68. Mantario	Mawer-Main Centre
702,284	952,348		69. Margo	Gildden-Alsask
943,413	1,362,672		70. Meskanaw	Canora-Humboldt
3,165	4,237		71. Meskanaw	Melfort-Thatch
538,886	619,658		72. Northgate	Thatch-Lannaw
N41	486,469		73. Paddockwood	Northgate-Steelman
157,517	335,654		74. Porter	Paddockwood Jct.-Paddockwood
153,726	198,457		75. Preeceville(5)	Oban Jct.-Cando
1,035,045	1,341,232		76. Preeceville	Thunderhill Jct.-Sturgis Jct.
571,193	731,127		77. Qu'Appelle	Lillian-Kelvington
	665,522			Birmingham Jct.-Victoria
				Plains
332,417	375,266		78. Rheia	Ross Jct.-Wroxton
277,268	330,904		79. Riverhurst	Central Butte-Riverhurst
859,870	1,057,261		80. Roblnhood	Speers Jct.-Turtleford Jct.
1,955,999	2,342,858		81. Rosetown	Roskin Jct.-Kindersley

CANADIEN NATIONAL

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1976

ARTICLE 258 (EMBRANCHEMENTS EN EXPLOITATION OBLIGATOIRE)

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées (1)	Palements versés au 31 décembre 1977 (2)
Matoba			
Carberry	Petrel Jct.-Carberry Jct.	\$ 34,555	\$ 25,803
Carman	Carman Jct.-Carman	459,155	343,447
Carman	Carman-Roseisle	92,741	57,850
Carman	Notre Dame Jct.-Belmont	516,574	462,599
Cowan	North Jct.-Svan River	705,197	587,140
Erwood	Svan River-Whitmore	394,542	NFI
Gladstone	Delta Jct.-Dauphin	537,232	347,486
Hartney	Belmont-Hartney Jct.	22,754	7,440
Hartney	Hartney Jct.-Hartney	697,782	605,751
Hartney	Hartney-Scarth	99,304	80,238
Hercimer	Gilliam-Churchill	2,037,592	701,279
Inwood	Grosse Isle-Hodgson	243,073	183,659
Miami	Morris-Somerset	631,927	437,116
Neepawa	Muir-Helston	52,564	36,870
Neepawa	Carberry Jct.-Rossburn Jct.	195,401	141,172
Neepawa	Rossburn Jct.-Neepawa Jct.	175,524	117,675
Notre Dame	Notre Dame Jct.-Notre Dame	29,683	34,335
Oakland	Delta Jct.-Amaranth	282,376	206,308
Pleasant Point	Edwin-Brandon Jct.	65,447	44,692
Rapid City	Haliboro-Rapid City	93,035	86,528
Rapid City	Rapid City-Beniah	363,116	298,392
Ridgewillie	Ridgewillie-Ermeron	91,109	68,337
Rossburn	Rossburn Jct.-Russell	1,118,041	971,758
Ste. Rose	Ochre River-Ste. Rose	88,172	51,734
Ste. Rose	Ste. Rose-Rorketon	83,493	59,835
Togo (3)	Dauphin-Canora	792,233	528,321
Wakopa	Greenway-Neehin	77,311	71,338
Wawanesa	Wawanesa-M. and B. Jct.	202,160	180,586
Winnipegosis	Stifton Jct.-Winnipegosis	128,480	88,680
Aberdeen	Humboldt-Duck Lake Jct.	538,250	476,984
Acadia Valley (4)	Eyre Jct.-Acadia Valley	360,647	346,261
Amiens	Amiens Jct.-England	705,301	539,695
Arbortfield	Crane-Arbortfield	365,676	240,395
Assiniboine	Canora-Mutchie	727,630	506,346
Avonlea	Kadville-Bengough Jct.	19,745	19,115
Avonlea	Bengough Jct.-Avonlea	304,639	305,391
Avonlea	Avonlea-Moose Jaw	457,492	383,513

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées (1)	Paiements versés au 31 décembre 1977
Manitoba			
15. Ridgville	South Jct.-Ridgville	112,912	\$48,276
Saskatchewan			
16. Cudworth	Norco Spur Jct.-Rutan	9,060	8,264
	TOTAL	\$3,375,998	\$94,504

- (1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises le 29 décembre 1977, à moins d'indication contraire.
- (2) Les paiements ne sont recommandés que si les embarras sont jugés "non rentables". Aucune décision n'a été prise dans ce cas.
- (3) Réclamation soumise pour l'année entière; n'était admissible que pour moins de deux mois.
- (4) Abandon autorisé à la fin de 1976.
- (5) Se prolonge au Nouveau-Brunswick sur une faible distance.
- (6) Réclamation en dédommagement des pertes réelles soumise le 30 juin 1977.

CANADIEN NATIONAL

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1976

ARTICLE 256 (EMBRANCHEMENTS EN EXPLOITATION LIBRE)

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées(1)	Palements versés au 31 décembre 1977
<u>Terre-Neuve</u>			
1. Argentia	Placentia Jct.-Argentia	\$ 327,625	\$ N11(2)
2. Bonavista	Shoal Harbour-Bonavista	533,441	N11(2)
<u>Ile-du-Prince-Édouard</u>			
3. Murray Harbour	Maple Hill-Murray Harbour (y compris les embr. Mount Herbert et Vernon)	289,375(3)	N11(2)
4. Souris	Harmony Jct.-Elmira (Embr. Elmira)	177,538	N11(2)
<u>Nouvelle-Écosse</u>			
5. Caledonia	Caledonia Jct.-Caledonia	29,006	27,609
6. Dartmouth	Imperial-Upper Musquodoboit	160,965	N11(2)
7. Hopewell	Ferrona Jct.-Sunny Brae (Embr.)	167,453	N11
8. Inverness	Port Hastings Jct.-Inverness	228,000	N11(2)
9. Oxford	Tatamagouche-Scotburn	154,632	N11(2)
10. St. Peters	St. Peters Jct.-St. Peters	80,303	N11
11. Yarmouth	Liverpool-Yarmouth	698,098	N11(2)
<u>Québec</u>			
12. Temiscouata(5)	Rivière du Loup-Fraser Jct.	354,137(3)	N11(2)
13. St. Stanislas	St. Prosper-Garneau	33,325(6)	2,885
<u>Ontario</u>			
14. Penetang	Colwell-Hendrie	20,128(6)	7,470

SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS VERSÉS

AU CANADIEN NATIONAL

POUR L'ANNÉE 1976

Pertes réelles réclamées(1)	Paiements versés au 31 décembre 1977
Article 256 (Embranchements en exploitation libre)	\$ 3,375,998
Article 258 (Embranchements en exploitation obligatoire)	63,820,057
Article 261 (Services de trains de voyageurs)	203,061,773
Article 272 (Tarifs de l'Est)	7,509,530
TOTAL	\$277,767,358
Article 256 (Embranchements en exploitation libre)	\$ 94,504
Article 258 (Embranchements en exploitation obligatoire)	42,819,182
Article 261 (Services de trains de voyageurs)	145,088,661(2)
Article 272 (Tarifs de l'Est)	7,509,530
TOTAL	\$195,511,877

(1) La date des réclamations en compensation de pertes réelles par le(s) chemin(s) de fer apparaît au bas de la page de chacun des tableaux.

(2) 80 % des pertes réelles certifiées.

SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS VERSÉS

AU CANADIEN PACIFIQUE

POUR L'ANNÉE 1976

Pertes réelles réclamées(1)	Paiements versés au 31 décembre 1977
Article 256 (Embranchements en exploitation libre)	\$ 1,422,029
Article 258 (Embranchements en exploitation obligatoire)	49,528,896
Article 261 (Services de trains de voyageurs)	48,067,786
Article 272 (Tarifs de l'Est)	6,264,037
TOTAL	\$105,282,748
Article 256 (Embranchements en exploitation libre)	\$ 782,661
Article 258 (Embranchements en exploitation obligatoire)	37,209,983
Article 261 (Services de trains de voyageurs)	35,989,385(2)
Article 272 (Tarifs de l'Est)	6,264,037
TOTAL	\$ 80,246,066

(1) La date des réclamations en compensation de pertes réelles par le(s) chemin(s) de fer apparaît au bas de la page de chacun des tableaux.

(2) 80 % des pertes réelles certifiées.

SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS VERSÉS

AUX COMPAGNIES ADMISSIBLES

POUR L'ANNÉE 1976

Paiements versés au 31 décembre 1977	Pertes réelles réclamées(1)	
	\$ 4,798,027	Article 256 (Embranchements en exploitation libre)
\$ 877,165	119,300,260	Article 258 (Embranchements en exploitation obligatoire)
82,409,463	253,604,472	Article 261 (Services de trains de voyageurs)
181,667,339(2)	13,773,567	Article 272 (Tarifs de l'Est)
13,773,567	\$391,476,326	TOTAL
\$278,727,534		

- (1) La date des réclamations en compensation de pertes réelles par le(s) chemin(s) de fer apparaît au bas de la page de chacun des tableaux.
- (2) 80 % des pertes réelles certifiées.

les transports, tout en faisant état de la situation actuelle dans les divers secteurs du transport. La Direction rédige actuellement des fascicules sur les voyages aériens et ferroviaires à l'intention des consommateurs. Elle a, en outre, effectué un sondage auprès de ses lecteurs afin de connaître leur point de vue sur le contenu de ses rapports. Les réponses ont été favorables en général, et l'on tiendra compte dorénavant des opinions exprimées dans la rédaction des futures publications de recherche.

COMMISSAIRES ET PERSONNEL

La Commission a accueilli en 1977 un nouveau commissaire en la personne de M. James M. McDonough, de Saskatoon (Saskatchewan), ce qui porte à 16 le nombre de ses membres, soit un de moins que le nombre autorisé en vertu de la loi nationale sur les transports. Le mandat de deux commissaires a été renouvelé: il s'agit en l'occurrence de M. John A. D. Magee, de David H. Jones, président du Comité des transports par chemin de fer.

À la fin de l'année, la Commission comptait 825 employés permanents, soit 37 de plus qu'à la fin de 1976.

camion. Le nouveau programme est actuellement utilisé par le Comité de développement ferroviaire des Prairies, créé par Transports Canada dans le but d'étudier les embranchements désignés.

* * * *

En raison de la forte demande dans d'autres secteurs, les activités de la Direction en recherche d'anticipation ont été plus restreintes en 1977. Une étude sommaire a été entreprise afin d'évaluer l'importance du trafic extérieur canadien acheminé par les services transocéaniques. La Direction a de plus amorcé une étude sur l'impact que produirait une réglementation sur les changements techniques dans les industries de transport. Elle a enfin mené une étude préliminaire sur les changements intervenus au niveau de la productivité des chemins de fer canadiens, et une enquête auprès des expéditeurs dans les industries minière et forestière, dans le but de recueillir leur opinion sur les services de transport et sur les problèmes qu'ils rencontrent.

La Direction s'efforce, dans la mesure du possible, de rendre tous ses ouvrages accessibles au public. Quelque 29 000 exemplaires de rapports publiés en 1977 et au cours des années précédentes ont ainsi été distribués. Soucieuse de porter à la connaissance d'un public toujours plus vaste les renseignements dont elle dispose sur les transports, la Direction a préparé un document d'information à caractère non officiel intitulé "La Revue des Transports", qui analyse les courbes statistiques dans

En outre, des études spéciales ont été menées à la

demande d'autres ministères, organismes et commissions du gouvernement. La Direction a ainsi pris part aux travaux des comités interministériels sur le transport international, et a préparé

des documents sur les niveaux de responsabilité des entrepreneurs de transport multimode international, et sur la dispense accordée aux conférences maritimes quant aux dispositions de la Loi

relative aux enquêtes sur les coalitions. Elle a de plus préparé des documents de recherche pour la Commission d'enquête sur les transports à Terre-Neuve. Deux membres de la Recherche ont été détachés auprès de l'Agence canadienne de développement international dans le cadre d'un projet d'élaboration d'un centre de statistiques sur les transports, pour le compte du gouvernement péruvien.

Il y a quelques années, la Direction a préparé un programme informatique de simulation destiné à évaluer les nouvelles distances que les agriculteurs des Prairies auraient à franchir afin de transporter leur grain aux silos, après la fermeture de points particuliers de livraison. Ce programme, qui évaluait en termes de frais l'incidence du transport par camion sur de plus grandes distances, était à l'origine destiné au Comité des transports par chemin de fer. Toutefois, il a servi à Agriculture Canada, à la Commission Halibut et à plusieurs universités en 1977.

Le programme informatique a été amplifié en 1977 en vue de tenir compte des facteurs-coûts associés à la manutention des grains aux silos, au transport ferroviaire, et au transport par

d'établissement des coûts des chemins de fer; elle a mobilisé un grand nombre de ressources de la Direction. La première étape de l'étude visait à dégager d'autres méthodes de réalisation des objectifs d'un système modifié d'établissement des coûts, et à proposer un programme d'évaluation et de sélection. L'avant-projet de rapport de cette étape est maintenant achevé et a été déposé par le ministre des Transports; il sera étudié à la lumière des commentaires exprimés par les provinces et les sociétés ferroviaires. L'exécution de la deuxième étape de l'étude, qui porte sur la mise en oeuvre du programme de travail proposé, se poursuivra tout au long de 1978.

La Direction de la recherche a continué, pour le compte de Transports Canada, l'élaboration d'un modèle économétrique de prévision de la demande sur le plan des transports-marchandises, en plus de mener une étude sur la déviation possible du trafic de la voie maritime du Saint-Laurent en raison des modifications proposées des péages. Elle a aussi pris part à des travaux relatifs à une politique d'affrètement aérien international, et s'est appliquée à cerner les secteurs problématiques afférents à la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes. La Direction a collaboré avec Transports Canada à une analyse réclamée par le gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard, et a préparé un recueil statistique de transport approprié.

* * * *

de transport maritime au Canada. La Direction a préparé un rapport sur les méthodes de groupement des marchandises dans le cadre du transport multimode international, et a réalisé d'autres études notamment sur les services aériens qu'exploitent des transporteurs étrangers là où les transporteurs canadiens n'exercent aucune concurrence, et sur les services aériens internationaux assurés entre le Canada et l'Amérique du Sud. Elle a, en outre, effectué des analyses d'exploitation en matière de transport aérien par rapport aux négociations bilatérales engagées avec six pays.

La direction de la recherche a mené, pour le compte du Comité des transports par eau, une étude des documents des conférences maritimes déposées auprès du Comité. Elle lui a aussi prêté main forte lors de son enquête sur le transport maritime dans la région du fleuve Mackenzie, tout en élaborant un système de traitement informatique destiné à fournir des statistiques sur le trafic acheminé sur cette voie importante, et un système d'information automatisé offrant des données sur les navires canadiens.

Le Comité des transports par véhicule à moteur a fait appel à la Recherche lors d'audiences tenues pour traiter de certains projets d'acquisition dans l'industrie du camionnage, ou touchant le service d'autocars du CN à Terre-Neuve.

* * * *

Comme par le passé, la Direction de la recherche a réalisé des études à la demande d'autres ministères et organismes du gouvernement dont la principale a été menée, en 1977, conformément à un décret. Ladite étude portait sur les méthodes

applicable aux droits de circulation dans le tunnel de la rivière
 Détroit. La Direction a de plus recueilli des données socio-
 économiques se rapportant aux décisions d'abandon d'embranchements
 dans les Prairies et, par la suite, rédigé un rapport sur la
 valeur des embranchements non rentables. Les travaux d'analyse
 des expéditions ferroviaires des principales marchandises en vrac
 au Canada se sont poursuivis, notamment en ce qui a trait aux
 produits forestiers. Enfin, la Recherche a aidé le Comité des
 transports par chemin de fer à établir un procédé de traitement
 informatique destiné au programme de sécurité ferroviaire, et à
 élaborer un système de contrôle administratif automatisé.

Les recherches menées pour le compte du Comité des
 transports aériens comprenaient une étude sur la clientèle de
 certains programmes d'affrètement, une étude sur les transporteurs
 aériens régionaux, une autre sur les sous-traîtances de routes
 entre transporteurs aériens, et enfin, une étude sur les frais des
 compagnies aériennes aux points terminaux. La Direction a, en
 outre, prêté son concours à la préparation d'audiences publiques
 telle l'audience sur les services aériens dans les Prairies. Elle
 doit bientôt mettre à jour une analyse sur la productivité dans
 l'industrie du transport aérien. La Direction s'est également
 consacrée, dans le domaine de l'informatique, à l'amélioration des
 procédés statistiques sur l'aviation dont se sert le Comité.

Plusieurs projets de recherche importants ont été
 réalisés pour le Comité de la politique en matière de transport
 international. Une étude a ainsi été menée sur la valeur unitaire
 des marchandises acheminées dans le cadre du commerce outre-mer du
 Canada; une autre a été entreprise sur les assurances en matière

La Direction de la recherche a mené, en 1977, de nombreuses études, principalement dans le cadre des travaux des Comités de réglementation, et a prêté son concours à Transports Canada et à d'autres ministères, tout en participant à certains projets de recherche d'anticipation. Son personnel compte quelque 60 chercheurs spécialisés dans un grand nombre de disciplines et forts d'une vaste expérience acquise au sein d'entreprises de transport et d'expédition, et d'organismes gouvernementaux.

Le Comité des transports par chemin de fer est celui qui, en 1977, a le plus recouru aux services de la Direction de la recherche. La Direction a été fortement engagée dans une vaste analyse des services de trains-voyageurs transcontinentaux qui a servi au parachèvement, en octobre 1977, du Plan définitif pour le service de l'Ouest des trains transcontinentaux de voyageurs. Le Comité des transports par chemin de fer a tenu, à compter du mois de mai 1977, des audiences publiques sur les services de trains-voyageurs des Maritimes requérant la participation des membres de la Recherche. La documentation de base qui a été fournie renfermait notamment des prévisions de trafic, des analyses du réseau et des recherches sur le comportement des consommateurs. La Direction de la recherche a également prêté son concours aux audiences publiques qui traitaient de certains projets d'acquisition de la US Conrail Corporation, en Ontario et au Québec, et d'une requête visant à fixer une compensation

COMITE DE REVISION

En 1977, le Comité de révision a été saisi de 100 demandes auxquelles il faut ajouter dix requêtes déposées en 1976. Aucune décision n'avait encore été prise, à la fin de l'année, à l'égard de 17 d'entre elles, leur étude n'étant pas terminée. Le Comité a jugé que les requêtes étaient recevables dans 49 cas, et non recevables dans 41 autres, les motifs invoqués étant insuffisants. La décision finale concernant une requête a été reportée et deux demandes ont été retirées.

L'examen des 49 requêtes jugées recevables a donné lieu à l'entérinement des décisions originales dans 21 cas, et à des modifications, dans 20 autres. A la fin de l'année, aucune décision n'avait encore été rendue dans huit cas qui avaient été retournés au Comité modal pour qu'il en fasse la révision.

Au cours de 1977, le Comité a reçu 21 décisions rendues en appel par le ministre des Transports, dont quatre décrétaient que la décision originale devait être modifiée; dans un cas, le Comité a été chargé de réviser la décision originale, laquelle a été modifiée. Enfin, 16 requérantes ont été déboutées de leur appel par le ministre.

TELECOMMUNICATIONS

Le Comité des Télécommunications a été dissout le

31 mars 1977.

Des interventions ont été déposées auprès de la Commission par le gouvernement de Terre-Neuve et la Fédération des municipalités de Terre-Neuve et du Labrador qui s'opposaient à la majoration des nouveaux taux de service d'autocars, soit de 15 p. 100, que le CN avaient déposés auprès de la Commission le 19 août 1977. Des audiences ont suivi à Saint-Jean (Terre-Neuve) et à Corner Brook les 17, 18 et 20 octobre 1977. Les nouveaux tarifs majorés sont entrés en vigueur le 1er novembre 1977. Après la reprise des séances les 2 et 3 novembre, l'audience s'est terminée le 5 novembre, et une décision doit être rendue au début de 1978. Entre-temps, le gouvernement de Terre-Neuve en a appelé auprès de la Cour fédérale du point de loi soulevé par la Commission, à savoir qu'elle n'avait pas le pouvoir de reporter l'entrée en vigueur des nouveaux tarifs qui ont été imposés à compter du 1er novembre.

PIPE-LINES DE DENRÉES

La Commission a continué de surveiller la planification des divers types de pipe-lines interprovinciaux et internationaux de denrées provenant du Canada. A cet égard, elle s'est entretenue avec des représentants de ministères gouvernementaux et du secteur industriel, tant canadiens qu'américains, sur les normes et règlements de construction susceptibles d'être appliqués à la construction de pipe-lines de denrées. De plus, la Commission a continué de surveiller les événements internationaux dans ce domaine et a prêté une attention particulière aux aspects des canalisations de transport des particules de charbon en suspension et de l'ammoniac anhydre.

sur déposition d'une intervention contraire à l'agrément du projet par toute personne ou organisme représentant des transporteurs ou des entreprises de transport visés par ledit projet.

En 1977, sept interventions contraires ont été déposées relativement au projet d'acquisition de la Fricker's Truck Service Ltd., de Edmonton (Alberta), par Lynnden Transport Inc., de Seattle (Washington), aux États-Unis. Une audience a été tenue à Calgary sous ce rapport et le Comité a décidé qu'il n'y avait aucune raison de ne pas reconnaître le projet d'acquisition.

* * * *

Un décret du gouverneur en conseil, émis le 17 juillet 1976, a soustrait le service d'autocars du CN, à Terre-Neuve, aux dispositions de la Loi sur le transport par véhicule à moteur (1954), et l'a assujéti à celles de la Partie III de la Loi nationale sur les transports qui confère à la Commission un pouvoir de réglementation.

Ce service d'autocars constitue le seul moyen de transport en commun de surface à Terre-Neuve.

C'était la première fois qu'un service était ainsi soustrait aux dispositions de la Loi sur le transport par véhicule à moteur, qui autorise les provinces à exercer l'autorité fédérale en matière de transport extra-provincial par véhicule à moteur.

Lors d'une audience antérieure, mettant en cause deux transporteurs demandant l'autorisation de poursuivre leurs activités le dimanche, la ville de Hamilton s'est opposée à la requête, invoquant le fait que les activités des transporteurs, le dimanche, causeraient des embouteillages, un bruit excessif, de la pollution et des problèmes de sécurité. La Commission a rejeté ces arguments les jugeant sans fondement en rapport avec la cause dont elle était saisie. La Cour fédérale du Canada a maintenu la décision de la Commission, mais la ville de Hamilton a, par la suite, interjeté appel auprès de la Cour suprême.

Dans une décision unanime, déboutant la ville de Hamilton de son appel, la Cour suprême a décrété que la Commission n'était ni tenue ni autorisée, en vertu de l'alinéa 11x) de la Loi sur le dimanche, à instruire une enquête générale sur les effets que les activités de transport le dimanche pourraient avoir sur les citoyens de Hamilton.

* * * *

Le Comité des transports par véhicule à moteur a reçu, en 1977, 39 avis de projets d'acquisition, aux termes de l'article 27 de la Loi nationale sur les transports. La Commission est habilitée à ne pas reconnaître de tels projets lorsqu'elle juge que l'acquisition restreindrait indûment la concurrence ou encore nuirait à l'intérêt public. Une enquête n'est menée que

port que le camion et l'autobus. La Cour suprême du Canada a décrété que le transport par camion ou par autobus le dimanche ne peut être autorisé qu'en vertu de l'article 11(x) de la Loi sur le dimanche.

Le Comité des transports par véhicule à moteur a tenu, au cours de l'année, 16 audiences relatives à des requêtes en autorisation d'effectuer le transport de marchandises le dimanche, en permanence. De ces requêtes, dix ont été agréées, deux rejetées et deux autres écartées, le Comité des transports par véhicules à moteur ayant jugé qu'elles n'étaient pas de son ressort; les décisions relatives aux deux autres requêtes doivent être rendues prochainement.

Le Comité doit également étudier des requêtes présentées en vertu de la Loi sur le dimanche relativement au transport urgent de marchandises, effectué lors d'un ou de plusieurs dimanches, au cours de l'année. Ces requêtes sont habituellement justifiées par une situation pressante survenant au cours de la semaine précédant le dimanche en question. Le Comité a agréé, durant l'année, 148 demandes de cette nature.

Jugement de la Cour suprême

Un jugement rendu par la Cour suprême le 30 septembre 1977 a clairement défini les responsabilités de la Commission en matière de transport par véhicule à moteur, notamment en ce qui touche les questions dont elle doit tenir compte avant de rendre une décision sur le transport de marchandises le dimanche.

Depuis 1969, la Commission a reçu 10 376 demandes en subvention pour le trafic hors du "territoire choisi", dont 10 097 ont été certifiées. Le total des paiements s'élève à \$28 680 255.

DEMANDES DE SUBVENTION POUR LE TRANSPORT INTRA-TERITORIAL

En 1977, les transporteurs routiers ont déposé, dans cette catégorie, 11 805 demandes en subvention, dont 11 662 ont été certifiées par la Commission, ce qui correspond à des versements de \$21 457 782.

Le programme de subventions destinées au transport intra-territorial a été inauguré en septembre 1970. Depuis, les transporteurs ont déposé 61 506 demandes, dont 59 636 ont été certifiées. Le montant des versements totalise \$96 065 367.

* * * *

L'alinéa 11x) de la Loi sur le dimanche habilite la Commission canadienne des transports à autoriser le transport de marchandises le dimanche qu'elle juge essentiel dans les cas d'urgence ou de nécessité. Avant de rendre une décision, la Commission doit tenir compte des objets de la Loi qui sont d'accorder un jour de repos le dimanche, si possible, ainsi que de prévenir un retard injustifiable dans l'acheminement de fret. D'autres dispositions de ladite loi autorisent la poursuite d'activités de transport le dimanche par d'autres modes de trans-

\$23 360 421 en 1976. Le programme de subventions pour le transport des marchandises par camion, inauguré en 1969, s'apparente à la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les Provinces Maritimes, laquelle prévoit des fonds pour le transport ferroviaire des marchandises (près de \$16 millions en 1977).

Les octrois aux camionneurs se répartissent en deux catégories: d'une part, ceux qui s'appliquent au transport de marchandises à l'extérieur du "territoire choisi" à destination d'autres marchés au Canada, et d'autre part, ceux qui sont appliqués au transport de marchandises à l'intérieur du "territoire choisi" qui comprend les quatre provinces atlantiques et les points du Québec situés à l'est de Lévis et au sud du fleuve Saint-Laurent.

Dans les deux cas, les camionneurs doivent obtenir un certificat de la Commission les autorisant à présenter des demandes de subventions pour certaines expéditions de fret. En 1977, 801 camionneurs détenaient des certificats de transport extra-territorial, soit 90 de plus qu'en 1976, tandis que 4 226 camionneurs détenaient des certificats de transport intraterritorial, ce qui représente une augmentation de 353 par rapport à l'année précédente.

DEMANDES DE SUBVENTION POUR LE TRANSPORT EXTRA-TERRITORIAL

Dans cette catégorie, les transporteurs routiers ont déposé 1 805 réclamations en 1977, dont 1 798 ont été certifiées par la Commission, laquelle a autorisé un total de \$6 711 333 en versements.

Container Standards for International Multimodal Transport, à Genève
en novembre 1978. Cette assemblée vise essentiellement à déterminer
l'opportunité d'un accord international de réglementation sur les
dimensions et le poids des conteneurs-marchandises.

La Commission a collaboré aux études et consultations
interministérielles qui ont pour but de jeter les bases d'une
formule d'application, au Canada, de la International Convention
for Safe Containers, y compris la rédaction d'un projet de loi et
de règlements. A cet égard, elle s'est fait représenter à une
réunion à Toronto, en novembre, au cours de laquelle des rensei-
gnements pertinents ont été donnés aux représentants de l'industrie.
Afin de rendre le transport multimode plus accessible, la
Commission a travaillé de concert avec l'industrie, par l'entre-
mise de l'Organisation canadienne pour la simplification des
procédures commerciales (COSTPRO), pour tenter de simplifier et
d'uniformiser les documents; elle s'est jointe au Interdepartmental
Committee on Trade Distribution Systems pour définir la position
canadienne en prévision des réunions du Groupe de travail de la
CEE sur la facilitation des procédures du commerce international.

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR VÉHICULE À MOTEUR

En 1977, les subsides versés aux camionneurs en vertu de
la loi sur les subventions au transport des marchandises dans la
région atlantique s'élevaient à \$28 169 115, comparativement à

grand nombre de ces navires; l'annulation subéquente de nouvelles commandes pour la construction de navires à l'échelle mondiale; et la décision politique des gouvernements des pays membres de l'OCDE de maintenir un climat propice à la concurrence libre et ouverte dans le domaine de la navigation internationale, face à une tendance croissante dans le reste du monde à réserver unilatéralement le transport des marchandises aux navires battant pavillon de l'Etat en cause.

TRANSPORT MULTIMODE INTERNATIONAL

La Commission a participé à Genève aux 3^e et 4^e assemblées des auspices de la Conférence des Nations-Unies sur le commerce et le développement. Ce groupe a pour mandat de préparer une convention sur le transport multimode international de marchandises. De concert avec d'autres ministères et organismes gouvernementaux, la Commission a mené plusieurs études et consulté de nombreux membres de l'industrie canadienne et des gouvernements provinciaux sur divers aspects de la convention projetée, ce qui a débouché à une définition de la position que le Canada énoncera lors de la 5^e session fixée au mois de septembre 1978.

La Commission a continué de collaborer aux travaux inter-ministériels portant sur la formulation de la position qu'adoptera le Canada à la 2^e assemblée du Ad Hoc Intergovernmental Group on

attend leurs commentaires. Une conférence diplomatique se tiendra à Hambourg, en mars 1978, sous les auspices des Nations-Unies.

L'étude sur la convention du Code de conduite pour les cartels maritimes s'est poursuivie l'année dernière dans le but de faciliter un examen plus poussé d'un projet de loi qui remplacerait la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes. Comme ces dernières ne sont pas présentement tenues de déposer des données à ce sujet, sauf en ce qui concerne les tarifs, il a été impossible de pressentir si le fait que les conférences maritimes occupent une place prépondérante dans le transport de produits emballés et conteneurisés affectera l'économie canadienne.

D'autres études ont été entreprises sur le degré de participation, dans le commerce outre-mer, de navires de pays à économie centralisée et de navires sous pavillon de complaisance. Quant au volume de trafic, les premiers n'en accaparent qu'un très faible pourcentage, tandis que les seconds en achèment une très grande partie. Puisque la question des navires battant pavillon de complaisance sera discutée à l'échelle internationale lors de la Conférence des Nations-Unies sur le commerce et le développement (CNUED), la Commission collabore par ses études à la formulation de la position que prendra alors le Canada. Elle participera à ces débats en 1978.

La Commission s'est jointe aux réunions internationales de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). Parmi les sujets traités figuraient la crise causée par un surplus de pétroliers lequel a engendré le désarmement d'un

En 1977, trois compagnies de transport par eau ont signifié au Comité leur intention d'acquérir des intérêts dans d'autres compagnies de transport par eau. Comme il n'y a eu aucune objection, la Commission a fermé ses dossiers dans chacun de ces cas.

* * * *

Comme par le passé, le Comité a fait parvenir au United States Department of Commerce le bilan des revenus et dépenses de fret maritime des armateurs et exploitants de navires canadiens aux Etats-Unis pour l'année 1976.

Le Comité a fait un sondage auprès de 51 compagnies et 42 d'entre elles ont soumis des réponses qui ont été inscrites dans un rapport destiné au ministère des Affaires extérieures qui les a fait suivre au U.S. Department of Commerce.

TRANSPORT PAR EAU (INTERNATIONAL)

En 1977, la Commission a fourni son apport à l'élaboration d'un projet de convention internationale sur le transport maritime de marchandises. Ce projet, qui comprend une analyse soutenue, met en relief les dispositions divergentes de la Convention internationale de 1924 actuellement en vigueur, et du protocole modifié de 1968. Le document a été distribué aux intéressés et on

Streeper Bros. Marine Transport a demandé l'autorisation d'ajouter à son matériel d'exploitation et de prolonger sa zone autorisée par le permis qu'elle détenait en 1976. Northern Transportation Company Ltd. s'y est par ailleurs opposé.

Après considération de la preuve qui lui avait été soumise, le Comité décida qu'il n'y avait pas lieu d'autoriser soit l'addition de matériel, soit une extension de service dans le bassin hydrographique du fleuve Mackenzie, lesquelles auraient pu être dictées par la commodité et la nécessité du public, et

ordonna, en conséquence, que les termes et conditions du permis de Streeper Bros. Marine Transport de 1976 ne soient pas modifiés.

La requête de Cooper Barging demandait le prolongement de sa zone d'exploitation telle qu'autorisée en vertu de son permis de 1976, et Northern Transportation Company Limited s'y est opposé. Après mûre considération, la zone d'exploitation autorisée par le permis délivré à Cooper, pour l'année 1977, a été modifiée afin que le nouveau permis reflète les mêmes conditions accordées dans le passé.

* * * *

Les transporteurs par eau ont déposé auprès de la Commission 54 tarifs et 93 suppléments, soit un total de 147.

* * * *

Les transporteurs par eau ont demandé au Comité 8 permis de transport, dont trois pour les Grands Lacs et cinq pour la région du fleuve Mackenzie.

Les trois transporteurs de la région des Grands Lacs se sont vu accorder des permis pour sept navires:

Détenteur de permis		Nombre de navires
Great Lakes Barge Limited	2	7
McKeil Workboats Limited	1	
Power Corporation of Canada Limited	4	

Sur le fleuve Mackenzie, cinq transporteurs par eau ont reçu des permis se rapportant à 250 navires:

Détenteur de permis		Nombre de navires
Arctic Transportation Ltd.	29	250
Cooper Barging Service Ltd.	6	
Lindberg Transport Ltd.	11	
Northern Transportation Company Ltd.	195	
Streeper Bros. Marine Transport Ltd.	9	

De concert avec la Direction de la recherche, la Direction de l'économique du Comité a complété sa transposition à l'ordinaire des données sur les navires, armateurs et exploitants maritimes canadiens.

Cette direction a soumis aux membres de la Commission et à d'autres ministères fédéraux, de même qu'à des représentants de l'industrie privée, des expertises ainsi que des données et renseignements techniques en matière de transport maritime.

STATISTIQUES SUR LE COMITÉ DES TRANSPORTS PAR EAU

L'administration des accords de subvention a été transférée au ministère des Transports le 31 mars 1977.

* * * *

Les compagnies membres des conférences maritimes ont déposé 23 351 documents auprès de la Commission, conformément aux exigences de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes. Le 31 décembre la Commission avait en main 50 documents provenant de 103 membres qui fournissent 393 services répartis sur l'ensemble des ports nord-américains, dont 71 de ces membres ont assuré 267 services à des ports canadiens.

* * * *

A la fin de l'année, le Comité était, aux termes de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, dépositaire de documents de 50 conférences maritimes, dont les membres desservaient les ports canadiens. Le Canada accuse ainsi la perte de deux conférences par rapport à l'année précédente, lesquelles assuraient certains services entre l'Est du Canada et les ports de la Scandinavie et de la Baltique. Ces deux conférences ont décidé d'interrompre temporairement leurs activités à cause de la concurrence que leur font les non-membres. Elles ont toutefois exploité des services sur la route commerciale en cause en tant que trans-porteurs indépendants.

* * * *

Le Comité des transports par eau a poursuivi l'étude des services de transport maritime sur le fleuve Mackenzie et d'autres voies navigables des Territoires du Nord-Ouest. Une audience publique a été tenue à cet égard en avril, à Edmonton (Alberta), et l'enquête s'est poursuivie en juillet, lorsque des représentants de la Commission ont visité divers endroits le long du fleuve Mackenzie, depuis Hay River jusqu'à Tuktoyaktuk, et ont tenu des réunions officielles à Yellowknife (T. du N.-O.). Un résumé des constatations du Comité sera publié au début de 1978.

Sur les 24 requêtes se rapportant aux navires-citernes, deux seulement avaient trait au transport de produits autres que le pétrole, l'une sur le transport de la mélasse, et l'autre, sur le transport de l'acide sulfurique. Trois dépenses ont été accordées pour le transport du charbon depuis Vancouver jusqu'à des ports de l'Est du Canada, tandis qu'une autre, visant le transport d'explosifs, n'a pas été mise à exécution. L'utilisation de navires spécialisés faisait l'objet de deux demandes de dispense, l'une pour le transport d'un réacteur nucléaire, et l'autre pour deux transformateurs électriques de 120 tonnes chacun. Sept requêtes ont été déposées relativement au transport de marchandises sèches, dans un cas, au transport de machines depuis Halifax jusqu'à Vancouver.

* * * *

Le Comité consultatif interministériel sur la disponibilité de navires canadiens, que dirige le Comité des transports par eau, a étudié une demande touchant l'exploitation provisoire, par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, d'un navire de forage devant servir aux travaux de recherche sur les gisements de charbon au large du Cap Breton. Le Comité s'est rendu compte qu'aucun navire de forage battant pavillon canadien n'était disponible pour ce genre de travail.

* * * *

Association et le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse se sont opposés aux amendements proposés par l'Administration de pilotage de l'Atlantique. En outre, le gouvernement du Nouveau-Brunswick et l'Atlantic Provinces Transportation Commission ont signifié leur intention de comparaître aux audiences tenues à l'égard desdites modifications tarifaires, tandis que la Fédération maritime du Canada et la Guilde de la marine marchande du Canada ont déposé des interventions.

Ces contestations et interventions ont donné lieu à une enquête sur les opérations financières de l'Administration, ins- truite en mai à Halifax, et suivie d'une audience publique tenue le même mois. Une décision a été rendue en juin.

* * * *

Le Comité a reçu, cette année, 45 demandes de dispense aux termes du Règlement d'exemption de cabotage. Il a été établi, dans six des cas étudiés, que des navires canadiens convenables étaient disponibles. Dans 36 autres cas, le Comité a recommandé la délivrance de permis de cabotage, en raison de la non-disponibilité de navires canadiens satisfaisants. Deux des trois autres demandes présentées portaient sur le renouvellement de dispenses accordées l'année précédente, tandis que la troisième, qui se rapportait à l'utilisation d'un remorqueur étranger, dans le cadre d'un projet militaire canado-américain, a été abandonnée après que le Comité eût demandé des renseignements supplémentaires.

à l'élaboration d'une nouvelle loi rendant exécutoires les Protocoles 3 et 4 adoptés à Montréal, et modifiant la Convention de Varsovie, dans le cadre de la mise à jour des règles applicables à la responsabilité des transporteurs pour les dommages causés aux passagers ou aux marchandises.

Le 1er juillet 1977, entrant en vigueur un régime d'accroissement volontaire des limites de responsabilité, en cas de mort ou de blessure subies par des passagers au cours de vols internationaux exploités par des transporteurs canadiens.

La Commission a continué de participer à des discussions avec les autorités aéronautiques des États-Unis et de l'Europe dans le but d'établir des critères d'exploitation d'affrètements internationaux mutuellement acceptables.

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR EAU (NATIONAL)

En 1977, les quatre administrations canadiennes de pilotage ont donné avis de leur intention de modifier leurs tarifs, aux termes de la Loi sur le pilotage. Aucune objection n'a été formulée à l'endroit des modifications tarifaires qu'ont proposées l'Administration de pilotage du Pacifique, l'Administration de pilotage des Grands Lacs et l'Administration de pilotage des Laurentides. Par ailleurs, la Dominion Marine

La Commission était à la tête de la délégation du Canada lors de la Conférence spéciale de transport aérien parrainée par l'Organisation de l'aviation civile internationale (O.A.C.I.). La conférence qui s'est tenue à Montréal en avril dernier s'est attaquée aux questions suivantes: l'application des tarifs; l'établissement d'une politique concernant le transport international non régulier; la réglementation de la capacité des services de transport aérien international et la structuration d'un système de tarification du transport aérien international.

Elle a été principalement chargée de définir la position du Canada sur les plans économique et juridique lors de la 22^e séance de l'Assemblée de l'O.A.C.I. qui s'est déroulée à l'automne. La Commission a également présidé le Comité interministériel qui étudie les activités de l'O.A.C.I. en matière de droit aérien international, qui ont été réactivées au cours de l'année. Le but était de rédiger des documents énonçant la position du Canada à l'intention de la délégation canadienne qui sera mandée à la 23^e séance du Comité juridique, et du Sous-comité de l'O.A.C.I. sur la responsabilité des transporteurs pour les dommages causés par le bruit et la détonation balistique. La Commission a participé

VOLS AUTORISÉS D'ABC/D'AFFRÈTEMENTS AVEC PARTICIPATION POUR GROUPE AVANT UNE AFFINITÉ

	<u>1975</u>		<u>1976</u>		<u>1977</u>	
<u>En provenance du Canada</u> <u>(ABC)</u>	<u>Vols</u>	<u>Places</u>	<u>Vols</u>	<u>Places</u>	<u>Vols</u>	<u>Places</u>
Vols transatlantiques	1,613	394,302	2,000	493,947	1,338	347,998
Antilles	23	3,606	35	6,073	77	13,772
Vols transfrontières	9	2,098	89	20,750	188	43,832
Vols transpacifiques	-	-	5	910	15	2,715
Hawaii	-	-	78	24,532	173	54,411
TOTAL	1,645	400,006	2,207	546,212	1,791	462,728
<u>En provenance de l'étranger</u>						
ABC	867	208,000	1,023	245,520	979	244,750
Avec affinité	<u>185</u>	<u>44,400</u>	<u>222</u>	<u>53,280</u>	<u>163</u>	<u>40,750</u>
TOTAL	1,052	252,400	1,245	298,800	1,142	285,500

NOMBRE AUTORISÉ D'AFFRÈTEMENTS SANS PARTICIPATION ET D'AFFRÈTEMENTS
POUR GROUPE AYANT UN BUT COMMUN

	<u>1975</u>	<u>1976</u>	<u>1977</u>
	<u>Vols</u>	<u>Places</u>	<u>Vols</u>
<u>En provenance du Canada</u>			
Vols transatlantiques	463	78,954	362
Vols transfrontières	1,190	128,906	858
Vols transpacifiques	14	2,534	17
Antilles	77	10,780	228
Mexique	-	-	-
<u>Amériques centrale et du sud</u>	<u>44</u>	<u>10,560</u>	<u>27</u>
TOTAL	1,788	231,734	1,492
			<u>6,750</u>
			224,659
			<u>31</u>
			<u>7,750</u>
			1,405
			201,136
<u>En provenance de l'étranger</u>			
Vols transatlantiques	164	39,360	148
Vols transfrontières	408	97,920	471
Vols transpacifiques	21	5,040	22
Antilles	32	7,680	20
Mexique	-	-	-
<u>Amériques centrale et du sud</u>	<u>9</u>	<u>2,160</u>	<u>12</u>
TOTAL	634	152,160	673
			<u>3,000</u>
			168,250
			<u>15</u>
			<u>3,750</u>
			592
			148,000

AFFRÈTEMENTS POUR VOYAGES TOUT COMPRIS

	<u>1975</u>		<u>1976</u>		<u>1977</u>	
	<u>Vols</u>	<u>Places</u>	<u>Vols</u>	<u>Places</u>	<u>Vols</u>	<u>Places</u>
<u>En provenance du Canada</u>						
Vols transatlantiques (sauf l'Espagne)	70	11,937	65	10,116	139	25,620
Espagne	132	27,721	1	182	140	30,483
Amérique du Sud	1	166	99	15,921	73	13,640
Canada	205	26,044	115	768	230	25,842
Territoire continental des É.-U.	3,537	383,145	3,409	376,929	6,435	693,170
Hawaii	841	169,983	486	109,588	816	168,151
Mexique	969	151,622	774	138,738	1,983	289,942
Antilles	<u>6,775</u>	<u>955,349</u>	<u>3,852</u>	<u>528,575</u>	<u>4,734</u>	<u>641,356</u>
Total partiel:	12,530	1,725,967	8,801	1,180,817	14,550	1,888,204
<u>En provenance de l'étranger</u>						
Vols transfrontières	-	-	23	4,139	21	3,033
Vols transatlantiques	<u>10</u>	<u>2,500</u>	<u>1</u>	<u>180</u>	<u>1</u>	<u>170</u>
Total partiel:	10	2,500	24	4,319	22	3,203
TOTAL:	12,540	1,728,467	8,825	1,185,136	14,572	1,891,407

de tarifs voyage à forfait avec places bloquées (CBIT) établis par les transporteurs aériens à horaire fixe entre le Canada et des points situés aux Antilles. La réduction du nombre de vols d'affrètement avec réservation anticipée (ABC) est principalement imputable à la commercialisation des tarifs d'affrètement des vols réguliers à horaire fixe d'Air Canada et d'autres transporteurs internationaux et à la diminution par ces compagnies aériennes du nombre d'affrètements exécutés dans l'Atlantique Nord.

été modifiée afin de rendre exécutoire la décision du Comité. L'Association des consommateurs du Canada en a appelé de cette décision auprès du gouverneur en conseil et Wardair Limited a présenté une requête en révision, au Comité de révision de la Commission; aucune décision n'avait encore été rendue à la fin de 1977.

SERVICES AÉRIENS INTERNATIONAUX

Négociations relatives aux services aériens à horaire fixe

Les négociations devant aboutir à la signature d'un accord aérien bilatéral se sont déroulées: a) entre le Canada et la Finlande, habilitant la compagnie aérienne finnoise désignée à inaugurer son service en avril; et b) entre le Canada et Haïti permettant à Air Canada, compagnie aérienne désignée du Canada, de desservir Haïti à compter du mois de février 1978. Toutefois, Haïti n'exploitera vraisemblablement pas de services avant plusieurs années. La Commission a également participé à des négociations réunissant les autorités aéronautiques de l'Argentine, de la Barbade, du Japon et de l'Espagne dans le but d'améliorer et peut-être d'élargir les services aériens entre le Canada et ces pays.

SERVICES D'AFFRÈTEMENTS INTERNATIONAUX

Les trois tableaux suivants résument les services d'affrètements internationaux durant la période 1975-1977 inclusivement. En 1977, le marché des affrètements pour voyages tout compris (AVTC) s'est remis de la récession qu'il avait connue l'année précédente, et due en grande partie à l'entrée en vigueur

parties intéressées, y compris un secteur important de l'industrie des voyages d'agrément. En vertu des nouveaux règlements, il est maintenant possible d'effectuer des voyages tout compris d'une durée de 72 heures et plus, à destination de points situés au Canada, aux États-Unis, aux Antilles, au Mexique et dans des régions contigües; la durée minimum de ces séjours était antérieurement de 7 jours. Le prix minimum du voyage est maintenant calculé d'après le prix de l'affrètement ou du voyage, auquel s'ajoute un supplément quotidien pour les dispositions préliminaires, tandis qu'auparavant, il était établi en fonction du taux le plus bas du service régulier en vigueur au moment du voyage. Ces changements devraient favoriser l'expansion des affrètements pour voyages tout compris, tant au Canada qu'à l'étranger.

Des modifications ont été apportées aux règlements sur les affrètements pour groupes à but commun, particulièrement à l'égard de voyages éducatifs, et pour clarifier les règles applicables aux affrètements pour des manifestations spéciales. Les règlements ainsi modifiés s'appliquent également aux affrètements intérieurs.

Afin de déterminer s'il était désirable d'autoriser l'exploitation d'affrètements intérieurs avec réservation anticipée (ABC) pour les vacanciers, une étude a été entreprise en 1976 et s'est terminée par la tenue, en septembre 1977, d'une audience publique, à Ottawa. Dans la décision qu'il a rendue le 16 décembre, le Comité des transports aériens a adopté le rapport du sous-

Comité qui recommandait l'approbation de vols ABC intra-régionaux et d'un nombre limité de vols extra-régionaux, en 1978. Cette

question fera d'ailleurs l'objet d'un nouvel examen à l'automne de 1978. Le Règlement sur les transporteurs aériens a, par la suite,

Outre les cas réglés en justice, de nombreux autres cas d'activités illégales furent corrigés lorsque la Commission souleva aux parties en cause les exigences de la loi. Dans les cas de violation au règlement par les transporteurs aériens autorisés, le Comité, après avoir fait enquête, envoie généralement des sommations qui entraînent, à l'occasion, une suspension temporaire ou l'exclusion du transporteur aérien.

PLAINTES

Au cours de l'année 1977, le Comité des transports aériens s'est prononcé sur 481 plaintes portant sur des services aériens qu'on avait déclarés peu satisfaisants, sur des facturations erronées et des réactions défavorables à certains taux et tarifs. Les plaintes sont acheminées au transporteur pour lui permettre de se discipliner équitablement et, dans le cas où il a dérogé à ses tarifs ou aux conditions de son permis, de corriger la situation.

PRINCIPALES MODIFICATIONS APPORTÉES AU RÈGLEMENT SUR LES TRANSPORTEURS AÉRIENS

La Commission a terminé un examen d'ensemble des règlements de 1977 régissant les affrètements pour voyages tout compris et pour groupes à but commun, et les a modifiés après examen des observations formulées par les transporteurs aériens et autres

tarifs doivent, dans une plus large mesure être négociés bilatéralement, conformément aux modalités de l'accord aérien bilatéral pertinent.

Le Comité des transports aériens a exigé que les transporteurs aériens fournissent, sans exception, un relevé financier détaillé justifiant les majorations tarifaires projetées ainsi qu'un aperçu des conséquences éventuelles des changements proposés. Le Comité a analysé les documents et étudié toutes les représentations des parties intéressées pour s'assurer que les tarifs proposés sont justes et raisonnables et que les augmentations sont conformes aux exigences des indicateurs de la Loi anti-inflation.

Le Comité a poursuivi un programme intensif de surveillance et d'inspection à l'échelle du pays pour que les taux et conditions de service dans les tarifs intérieurs et internationaux soient respectés.

PROGRAMME D'INSPECTION ET D'APPLICATION

Le Comité des transports aériens a poursuivi son programme d'inspection des bases de tous les transporteurs aériens canadiens. Il a ainsi visité de nombreux transporteurs et mené des enquêtes, en collaboration avec la Gendarmerie royale du Canada, sur des plaintes de services illégaux. Les cas d'infraction ont donné lieu à 24 condamnations avec amendes entre \$100 et \$6 500.

ont été rétablis sur demande. Le Comité a rendu 985 décisions et ordonnances et donné 421 avis publics.

SUBVENTIONS AUX TRANSPORTEURS AÉRIENS RÉGIONAUX

Des subventions se chiffrant à \$1 575 000 ont été versées à Eastern Provincial Airways Ltd. et à Québeccair pour compenser les pertes attribuables à l'exploitation de routes non rentables jugées nécessaires dans l'intérêt public. On estime que \$2 000 000 environ seront versés en règlement final pour l'année 1977, soit le même montant qu'en 1976.

TARIFS DES TRANSPORTEURS AÉRIENS

Les tendances des coûts d'exploitation, y compris les majorations successives, à l'échelle mondiale, du prix du carburant ont forcé les transporteurs aériens à déposer, en 1977, des hausses de tarifs et de taux, tant pour les services internationaux qu'intérieurs. En même temps, les transporteurs ont établi de nouveaux tarifs d'encouragement dont les tarifs écono-prix d'Air Canada et de CP Air qui s'appliquent à longneur d'année sur les parcours intérieurs de 700 milles ou plus. C'était la première fois que l'on offrait des tarifs d'excursion pour des voyages à l'intérieur du Canada pendant la saison estivale de pointe.

En raison de ruptures de négociations entre membres de l'Association du transport aérien international, particulièrement en ce qui a trait aux voyages entre le Canada et l'Europe, les

raison sociale de Air Inuit Limited, à exploiter un service aérien commercial entre points déterminés reliant maintes collectivités de la baie d'Ungava et Fort-Chimo. La nouvelle compagnie sera également autorisée à assurer des services spécialisés et des services d'affrètement, à partir d'une base située à Fort-Chimo. Toutefois, le Comité a décidé que ladite base devrait rester un point ouvert aux services d'affrètement utilisant des aéronefs du groupe D.

Dans une autre décision découlant de ces audiences, Austin Airways Limited, a été autorisée à adjoindre le point Fort-Chimo au permis qui l'autorise à desservir certains points situés sur la côte de la baie d'Hudson, au Québec.

Le Comité des transports aériens a également étudié de nombreuses demandes pour de nouveaux permis ou autorisations supplémentaires en vertu des permis existants.

Au début de 1977, le Comité avait en main 352 requêtes et en a reçu 805 autres au cours de l'année. Il en a examiné 869 et, à la fin de l'année, 288 étaient encore à l'étude. Trente-trois jours ont été engagés pour la tenue d'audiences publiques à Chapleau, Ottawa et Thunder Bay (Ontario), Winnipeg (Manitoba) et Vancouver (C.-B.) pour considérer 30 de ces requêtes.

En 1977, 575 demandes de nouveaux permis ou d'autorisations supplémentaires ont été agréées, 77 refusées, 15 retirées et 10 rejetées. En tout, 173 permis existants ont été rescindés, annulés ou suspendus en vertu de sommations du Comité alors que 19

et Calgary. Suite à la publication d'avis de ces requêtes, Nordair Limitée et Great Lakes Airlines Limited ont demandé l'autorisation de desservir Toronto, Sault-Sainte-Marie, Thunder Bay, Dryden et Winnipeg en remplacement des services que Transair se propose de supprimer. CP Air a également demandé l'autorisation d'adoindre le point Thunder Bay à son permis de service transcontinental à horaire fixe.

Une audience publique traitant de toutes ces questions a débuté le 5 décembre 1977, à Winnipeg, s'est ajournée le 16 décembre pour reprendre le 9 janvier 1978.

Une audience a été tenue à Winnipeg à compter du 25 juillet pour étudier les nombreuses requêtes qui avaient été soumises suite à l'annonce faite, en 1975, par le ministre des Transports selon laquelle le gouvernement était disposé à verser jusqu'à \$2 millions pour les coûts initiaux d'établissement de services aériens à certains points situés au Manitoba et en Saskatchewan. Les délibérations ont été ajournées le 27 juillet

en raison de changements apportés aux requêtes et de la présentation de nouvelles propositions, la reprise étant prévue pour le

16 janvier 1978.

Après la tenue d'audiences publiques, à la fin de 1976

et au début de 1977, pour évaluer l'efficacité des services aériens dans le Nouveau-Québec et examiner certaines requêtes pour des services dans la région, le Comité a autorisé la Northern Québec Inuit Association, devant constituer une nouvelle compagnie sous la

En 1977, le gouvernement a annoncé l'adoption de certaines mesures destinées à alléger les restrictions imposées sur les services transcontinentaux et intérieurs de CP Air, et à augmenter légèrement sa part du marché transcontinental. Il a également autorisé CP Air à faire circuler, à des points situés dans l'Ouest, ses vols à partir de Vancouver, Montréal, Ottawa ou Toronto. La déclaration précisait que le gouvernement ne s'opposerait nullement à ce que le transporteur soit autorisé à assurer des services aériens en Saskatchewan ou à regrouper tous les services qu'il assure au Canada sous un seul permis afin que des vols entre deux points figurant au permis unifié puissent être exécutés. CP Air a demandé une telle unification conformément à l'énoncé de principe du gouvernement; à la fin de 1977, cette question était encore à l'étude.

Dans le cadre des services aériens régionaux, une importante décision a autorisé Québecair à exploiter un service aérien régulier entre Québec et Hull/Gatineau. Un autre transporteur aérien régional, Pacific Western Airlines Limited, a informé la Commission de son intention d'acquiescer un intérêt majoritaire dans Transair Limited. Parallèlement, Transair a déposé des requêtes en autorisation de supprimer ses services aériens commerciaux à horaire fixe et ses vols réguliers à l'est de Winnipeg et d'assurer de nouveaux services entre Winnipeg, Regina, Saskatoon, Edmonton

compensatoires minima pour ces expéditions ont par la suite été prescrits.

Les sociétés ferroviaires en ont ensuite appelé auprès de la Cour fédérale de l'ordonnance du Comité, faisant valoir que le Comité avait commis une erreur de droit. Toutefois la Cour n'a pas encore rendu sa décision.

En octobre, le Comité a reçu les représentations de Canada Packers Limited, demandant la prescription de taux compensatoires minima pour le transport, à des fins d'exportation et de transport intérieur, de l'huile de colza depuis ses usines de Saint-Boniface (Manitoba). Cette entreprise raffine l'huile de colza qu'elle achète des usines de broyage de colza de l'Ouest. Les sociétés ferroviaires ont de nouveau affirmé que la demande de Canada Packers outrepassait la teneur de la première décision sur le colza, ajoutant que la Commission n'était pas investie du pouvoir d'y acquiescer.

Une audience a été tenue en novembre devant le président du Comité des transports par chemin de fer afin d'entendre les témoignages sur ces questions de droit.

En décembre, la Cour fédérale a entendu l'appel qu'ont interjeté les usines de broyage de l'Ouest remettant en cause la méthode utilisée par le Comité pour fixer les taux compensatoires minima accordés par la Commission dans une ordonnance rendue en novembre 1976. La Cour fédérale les a déboutées de leur demande.

Un certain nombre d'études tarifaires ont été entre-

prises, dont les deux plus importantes, à la demande de Transports Canada. L'étude portant sur les courtes et longues distances

analysait les conséquences possibles, sur les recettes ferroviaires, de l'insertion dans les modifications projetées de la loi sur les chemins de fer d'une clause interdisant les écarts entre les

longues et les courtes distances. Celle intitulée "Étude sur la répartition des tarifs par classe" comprenait l'analyse du trafic par classe tarifaire acheminé à l'intérieur, à l'extérieur et entre les quatre provinces de l'Ouest; elle doit paraître au début de

1978.

Au cours de l'année, le Comité des transports par chemin de fer a rendu 16 ordonnances prescrivant des taux compensatoires minima pour le transport de produits de colza à des fins d'exploitation et de transport intérieur, depuis les usines de broyage de l'Ouest canadien.

En janvier, l'industrie de broyage de colza de l'Ouest

a demandé au Comité de prescrire des taux pour certaines expéditions d'huile de colza et, en février, elle sollicitait des taux supplémentaires, pour des fins d'exportation, s'appliquant au transport éventuel du même produit mis en bidon et acheminé dans des wagons couverts à partir des usines de broyage de l'Ouest jusqu'à Saint-Jean (N.-B.) Halifax et Montréal.

Les sociétés ferroviaires se sont opposées à la deuxième demande, invoquant que ces expéditions n'étaient pas visées dans

la première requête relative au colza.

Une audience a été tenue à Ottawa, en septembre, afin de

déterminer s'il ressortissait du Comité de prescrire les taux en question et il a été décidé qu'il en avait l'autorité. Les taux

marchandises pour les années 1974-75, dans le cadre du trafic canadien intérieur et du trafic entre le Canada et les États-Unis; une étude sur l'industrie des agrégats portant sur les caractéristiques du transport et sur la commercialisation de l'industrie, cette étude devant être publiée au cours du dernier semestre de 1978.

Quatre appels interjetés à l'égard de tarifs-marchandises en vertu de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports ont fait l'objet d'études tarifaires spéciales en 1977. La Loi stipule que toute personne peut en appeler d'un taux si elle juge qu'il peut nuire à l'intérêt public. Il s'agissait, en l'occurrence, de demandes provenant de: McIntyre Mines Ltd. qui s'opposait aux tarifs de transport de charbon acheminé depuis ses mines en Alberta; Canuslex Ltd. s'opposant aux tarifs de transport du soufre expédié de Ram River (Alberta); Anglo-Canadian Pulp and Paper Mills Limited qui s'opposait à certains tarifs-marchandises internationaux sur le papier journal fabriqué au Canada et exporté sur le marché américain; et l'Association canadienne des producteurs de pâtes et papiers qui, elle, a déposé deux requêtes: la première se rapportant aux taux d'encouragement applicables au trafic de la pâte de bois acheminée du Canada vers des points situés au Canada et aux États-Unis, et la seconde concernant la relation entre les taux applicables à la pâte de bois expédiée par chemin de fer de l'Ouest canadien jusqu'aux États-Unis et ceux de la pâte de bois transportée des états du nord-ouest vers les mêmes destinations.

Les chemins de fer ont poursuivi l'exécution de leurs programmes d'établissement de centres de service visant à atteindre un plus haut degré d'efficacité. Le Comité a autorisé, cette année, cinq servocentres du CN et un autre projeté par Algoma Central Railway. À la fin de l'année, cinq requêtes présentées par le CN et deux autres déposées par CP Rail étaient encore à l'étude. En 1977, 42 agents et 13 gardiens ont été mutés à d'autres postes dans le cadre de l'unification des services.

EXPLOITATION ET TARIFS

La Loi anti-inflation de 1975 et les indicateurs qui s'y rattachaient, chargeaient la Commission de surveiller les hausses de revenus des chemins de fer pour s'assurer que leurs recettes nettes se conformaient aux indicateurs anti-inflation sur les prix et marges bénéficiaires.

À cet égard, la Direction de l'exploitation et des tarifs a publié, en 1977, deux rapports, l'un couvrant les services-voyageurs au Canada et le second ajoutant de nouveaux renseignements au rapport publié en 1976 sur la surveillance des marges bénéficiaires du Canadien National et de CP Rail. En outre, plusieurs plaintes importantes ont été étudiées, portant à 71 le nombre reçu depuis le début de 1975.

La Direction de l'exploitation et des tarifs a entrepris, pour le compte du Comité des transports par chemin de fer, plusieurs autres projets et études d'importance, notamment la préparation du Code unifié des établissements de transport qui paraîtra au début de 1978; un résumé historique de l'analyse des bordereaux d'expédition (1949-1975) qui doit également sortir au cours du premier trimestre de 1978; des analyses du trafic-

été convoqués à plus de 40 réunions ordinaires et extraordinaires. Le Comité a reçu, en 1977, quelque 3 000 communications écrites, dont 2 000 requêtes et 200 plaintes importantes. Il a en outre rendu plus de 2 000 ordonnances et 65 décisions.

Les chemins de fer ont déposé, cette année, 42 569 tarifs-marchandises, dont 821 comportaient des taxes convenues, ainsi que 681 tarifs-voyageurs, en plus de 1 544 tarifs-messageries. A la fin de l'année, 275 taxes convenues provenant de 1 509 expéditeurs étaient en vigueur.

Accidents

Voici le relevé des déraillements et des collisions par transporteur pour 1977, les données de 1976 étant indiquées entre parenthèses:

Déraillements: CN 190 (189), CP Rail 101 (99), Algoma Central 2 (4), Québec North Shore and Labrador 3 (3), Northern Alberta Railways 3(4), Burlington Northern (1), Chesapeake and Ohio 3 (1), Québec Central 3 (1) et Conrail 4 (0).

Collisions: CN 26 (18), CP Rail 14 (11), Burlington Northern 0 (1), Québec North Shore and Labrador 0 (1), Algoma Central 1 (0).

résidents des régions concernées de tout changement projeté au niveau des activités, de la construction et des installations ferroviaires. Toute requête de ce genre sera étudiée par la Commission à la lumière des observations des résidents et des industries.

SÉCURITÉ FERROVIAIRE

Le personnel du Comité des transports par chemin de fer

a fait enquête, au cours de l'année, sur 309 déraillements et 41 collisions entre trains. Des représentants de la Direction de la sécurité ferroviaire ont en outre été chargés, en vertu de

l'article 226 de la Loi sur les chemins de fer, de mener une

enquête approfondie sur deux accidents survenus sur des voies du CN

et deux autres sur celles de CP Rail.

Les déraillements et collisions ont entraîné la mort de

trois personnes et fait 202 blessés, comparativement à trois

morts et 216 blessés en 1976.

On dénombre 360 accidents survenus aux passages à niveau,

lesquels ont entraîné la mort de 88 personnes et fait 439 blessés.

Pour un nombre égal d'accidents, en 1976, 92 personnes avaient été

tues et 463 autres blessées.

STATISTIQUES DU COMITÉ DES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER

Au cours de l'année, le Comité a consacré 62 jours, en

tout, aux 34 audiences qu'il a tenues. Les membres du Comité ont

travaux de construction sont en cours à deux endroits, soit entre Revelstoke et Clanwilliam, et entre Tappen et Notch Hill en Colombie-Britannique. Le Comité en supervise d'ailleurs les travaux.

TRANSPORT FERROVIAIRE LÉGER

Le besoin pressant de services de transport urbain plus efficaces a incité un plus grand nombre de villes à envisager la possibilité de remplacer le transport routier par un système de transport ferroviaire léger. Il arrive souvent que la voie la plus directe et la plus facilement accessible vers un centre-ville soit déjà occupée par un chemin de fer. Ainsi, les emprises ferroviaires deviennent-elles la cible de choix des urbanistes du transport.

En 1977, la ville d'Edmonton (Alberta) a été autorisée par le Comité à utiliser une partie de l'emprise des Chemins de fer Nationaux du Canada, située au nord-est d'Edmonton, afin d'y construire des voies de transport rapide. La mise en service du réseau est prévue pour février 1978. L'expérience d'Edmonton sera sans doute suivie avec grand intérêt par de nombreuses villes.

CHANGEMENTS APPORTÉS AUX ACTIVITÉS FERROVIAIRES

Le public réalise de plus en plus que certains changements peuvent entraîner des conséquences défavorables sur le milieu. Il fallait donc en tenir compte dans le projet de loi C-207, adopté le 16 juin 1977, lequel modifiait la loi sur le chemin de fer en obligeant les chemins de fer à aviser, au préalable, les

Bien qu'il soit encore trop tôt pour évaluer l'effet qu'aura ce nouveau programme, des rapports préliminaires provenant des provinces indiquent que le nombre de demandes relatives à des croisements étagés augmentera sensiblement.

DÉPLACEMENT DES LIGNES

Le Comité des transports par chemin de fer oeuvre étroitement avec Transports Canada et le ministère d'Etat chargé des Affaires urbaines dans l'analyse et l'étude des requêtes présentées conformément à la Loi sur le déplacement des lignes et les croisements de chemin de fer par des municipalités et des gouvernements provinciaux.

Il a été décidé d'accorder des fonds à 11 études de déplacement. Les projets de Iethbridge (Alberta) et de Kamloops (Colombie-Britannique) ont presque atteint l'étape de présentation d'une requête auprès de la Commission qui verra à affecter des fonds de mise à exécution, et à l'obtention des ordonnances requises pour le déplacement des lignes et installations ferroviaires. La plupart des autres projets en sont encore au stade initial de planification.

CHEMINS DE FER - CONSTRUCTION ET INSTALLATIONS

Construction de ligne principale - Canadien Pacifique Limitée

Le projet de construction d'une seconde voie ferroviaire principale à quatre endroits précis, proposé par CP Rail en vue d'améliorer l'efficacité de son transport ferroviaire et la capacité de sa ligne en direction de la côte ouest, est d'importance nationale; il a retenu l'attention du Comité depuis un certain nombre d'années. A cet égard, plusieurs ordonnances ont été émises et les

399 jugées admissibles ont été approuvées. Le montant des versements à même la Caisse de passages à niveau pour les projets de la Caisse s'est élevé, en 1977, à \$26 236 001, la majeure partie se rapportant à l'exécution de projets approuvés au cours d'années antérieures.

Des fonds ont également été alloués pour la construction de 29 croisements étagés, l'installation de 166 dispositifs auto-matiques de protection nouveaux ou améliorés, et l'amélioration, soit des abords, soit de la visibilité, de 36 passages à niveau. La Commission a approuvé, en outre, 630 projets qui n'étaient pas admissibles à des subventions.

PRINCIPAUX CROISEMENTS ÉTAGÉS

La Partie II de la loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer prévoit que des subventions spéciales peuvent être versées pour la construction ou la reconstruction de croisements étagés importants. La Commission a étudié les demandes de subsides qui lui ont été soumises et a recommandé au ministre des Transports que des montants soient alloués dans 18 de ces cas. Dix projets ont été acceptés, ce qui représente des subventions de l'ordre de \$21 286 700.

PROGRAMME D'AIDE AU TRANSPORT URBAIN

Le programme annoncé par le ministre des Transports, le 26 octobre 1977, apportera d'importantes modifications aux modalités d'approbation établies pour les croisements étagés rail/roule.

Dans le cadre d'un nouveau programme élaboré au cours de 1977, les autorités forestières provinciales ont été appelées à collaborer avec le personnel du Comité en vue de réduire les incidences d'incendies sur les emprises ferroviaires, tout particulièrement dans les secteurs boisés.

Soucieux d'atteindre une utilisation optimale de la main-d'oeuvre et du matériel, les coordonnateurs du transport de grain de la Commission ont poursuivi leurs activités sur la côte ouest ainsi qu'à Thunder Bay. Au cours de la campagne agricole prenant fin le 31 juillet, le volume de grain maintentionné aux ports de la côte ouest du Canada a atteint 290.1 millions de boisseaux, contre 258.2 millions de boisseaux au cours de l'année agricole précédente. Le volume de grain acheminé via Thunder Bay a légèrement diminué, glissant à 506 millions de boisseaux, par rapport à 522.1 millions au cours de la campagne agricole prenant fin le 31 juillet 1976. Il n'est survenu, en 1977, aucun déraillement ou blocage important de lignes ou tout autre incident majeur qui ait nui au transport de grain depuis les silos jusqu'aux ports d'expédition.

D'autres programmes ont également été élaborés afin d'assurer la qualité de la force motrice et d'évaluer l'efficacité des marques réfléchissantes apposées sur les wagons.

CAISSE DES PASSAGES À NIVEAU DE CHEMIN DE FER

Au cours de l'année, 1 591 demandes d'approbation de divers travaux relatifs à la protection, à la sécurité et à la commodité du public ont été déposées auprès de la Commission et

des Prairies, utilisées pour le transport du grain.

Vingt-quatre des 25 requêtes relatives à l'abandon d'em-

branchements, à compter du 30 juin 1977, tel que recommandé par la Commission Hall, ont été étudiées par le Comité des transports par chemin de fer, les décisions afférentes ayant été rendues ou étant

sur le point de l'être.

Le Comité des transports par chemin de fer a également

oeuvre étroitement avec Transports Canada dans le cadre d'un pro-

gramme de réfection et d'amélioration d'embranchements des Prairies

faisant partie du réseau permanent.

SERVICES FERROVIAIRES

Parmi les activités réglementaires permanentes du Comité

des transports par chemin de fer, certaines méritent qu'on s'y

attarde. Le Comité est responsable de programmes d'inspection qui

lui permettent d'évaluer l'état des voies ferrées, l'état et la

valeur des embranchements, et de faire un relevé du matériel

roulant et des activités ferroviaires. Les programmes d'inspection dont étaient chargés les bureaux régionaux du Comité comportaient

l'évaluation qualitative des services de transport assurés sur des

lignes à faible densité, y compris les services inter-lignes à

certaines occasions par des entreprises de camionnage. Une des

principales activités permanentes du Comité porte sur la sécurité

et la commodité du public à tous les passages à niveau au Canada.

Dans cette optique, le Comité a inspecté des points de chargement

de marchandises dangereuses, ainsi que des installations de fabri-

cation, de réparation et de rechargement de telles marchandises

transportées dans des conteneurs.

Douze jours ont été consacrés aux neuf autres audiences relatives aux services régionaux interurbains dans l'Est du Canada, tenues dans les villes suivantes: Gaspé, New Carlisle, Matapédia, Québec, Montréal, Sherbrooke et Saint-Hyacinthe au Québec; Moncton et Edmundston au Nouveau-Brunswick.

Diverses décisions relatives aux services régionaux interurbains ont été rendues, au cours de l'année, dont sept ordonnaient la suppression du service entre les points suivants: Sudbury-Sault-Sainte-Marie; Winnipeg-Thunder Bay Nord; Québec-Clermont; Edmonton-Grand Centre; Edmonton-North Battleford; Prince-Albert-Hudson Bay; Dauphin-Winnipegosis. La suppression d'une partie du service Montréal-Mont Laurier, et la suppression totale du tronçon Richmond Lyster-Québec furent ordonnées par décision de la Commission. Par ailleurs, une importante décision a interdit la suppression des services de trains-voyageurs du CN entre Toronto, North Bay et Kapuskasing. Il était fait mention dans la décision de l'inauguration d'un nouveau service expérimental entre Toronto, North Bay et Timmins, assuré au moyen de voitures européennes remises à neuf.

EMBRANCHEMENTS DES PRAIRIES

En mai 1977 paraissaient le rapport et les recommandations de la Commission sur la manutention et le transport des grains. Le Comité des transports par chemin de fer s'est tout de suite penché sur les recommandations d'abandon par étapes, s'échelonnant entre 1977 et 1981, de 2 165 milles d'embranchements

Le programme permanent qui vise à résoudre les questions en suspens qui retardent le règlement des demandes de subvention des chemins de fer a progressé sensiblement. Ainsi, le versement final de subventions à l'égard des demandes des chemins de fer pour les années antérieures est-il prévu au programme de 1978. Les tableaux annexés au présent rapport détaillent les demandes de subvention et les montants versés aux sociétés ferroviaires à l'égard des pertes subies en 1976.

SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS

Le 29 janvier 1976, le ministre des Transports M. Otto Lang annonçait la mise en oeuvre d'un important programme d'amélioration du réseau de base des services de train-voyageurs, au Canada. Suite à une série d'audiences publiques tenues en 1976, la Commission canadienne des transports a publié, en avril 1977, un plan privilégié pour le service de l'Ouest des trains transcontinentaux de voyageurs et, en octobre 1977, un plan définitif.

En outre, la Commission a poursuivi son étude des services de trains-voyageurs canadiens, dans le cadre d'une série de 13 audiences tenues en 1977 relativement aux services assurés entre les Maritimes et les provinces centrales du Canada. Des audiences ont ainsi été tenues à Halifax, Truro et Sydney (Nouvelle-Ecosse), à Moncton, Saint-Jean, Fredericton, Bathurst et Campbellton

(Nouveau-Brunswick), à Québec, Montréal, Rimouski et Sherbrooke

(Québec), et à Ottawa (Ontario). L'élaboration d'un plan privi-

légié pour les services de trains de voyageurs entre les Maritimes

et les provinces centrales du Canada doit être achevée au début de 1978.

Les programmes de conversion au Système International d'Unités (SI) se sont poursuivis au Canada, en 1977, dans le cadre des activités de la Commission du système métrique. La Commission était représentée auprès des comités chargés de l'élaboration et de la mise en oeuvre des programmes de conversion pour chaque mode de transport.

CHEMINS DE FER - DEMANDES DE SUBVENTION ET VERSEMENTS

Conformément aux dispositions de la Loi nationale sur les transports et de la Loi sur les chemins de fer, les sociétés ferroviaires ont droit à une compensation en dédommagement des pertes subies dans l'exploitation de lignes ou de services non rentables qu'elles sont tenues de maintenir dans l'intérêt public. A cet égard, les sociétés ferroviaires doivent déposer des demandes de subvention circonstanciées pour fins d'analyse et d'approbation par la Commission. Les subventions versées couvrent la totalité des pertes réelles certifiées attribuables à l'exploitation d'embranchements, et ne doivent pas dépasser 80 p. 100 des pertes dans le cas des services de trains de voyageurs.

En 1977, les subventions accordées par la Commission ont totalisé \$282 millions, dont \$260 millions ont été versés en vertu du Règlement sur les paiements anticipés, édicté en 1975. Ledit Règlement prévoit le versement d'avances aux sociétés ferroviaires, afin d'alléger leurs pertes financières jusqu'à ce que la Commission détermine le montant des pertes réelles encourues. Les avances sont habituellement versées le mois suivant celui au cours duquel des pertes ont été subies.

Dans le domaine de l'aviation, les services aériens

intérieurs et internationaux ont connu un nouvel essor. Le trafic aérien d'affrètement international a également augmenté. Un

transporteur aérien régional a reçu l'autorisation d'exploiter une nouvelle route, et des requêtes concernant certains services

aériens supplémentaires dans les provinces du centre et de l'Ouest du Canada ont été étudiées.

L'augmentation soutenue des frais d'exploitation et la chute du dollar canadien par rapport au dollar américain ont entraîné des majorations de tarifs marchandises et passagers.

* * * * *

La Commission a continué de s'assurer que toutes les compagnies de transport assujetties à la compétence fédérale observent les dispositions de la Loi anti-inflation.

* * * * *

Vers la fin de 1977, la Commission a intégré dans son programme d'exécution les nouvelles lignes de conduite du gouvernement en matière de langues officielles, lesquelles avaient été énoncées dans un document préparé conjointement, en septembre, par le Conseil du Trésor et la Commission de la Fonction publique.

* * * * *

Dans l'exécution des nombreuses responsabilités de la Commission, tant juridiques que réglementaires, les divers Comités ont tenu des audiences dans tout le pays. En 1977, le Comité des transports par chemin de fer a ainsi tenu 62 jours d'audiences, le Comité des transports aériens et le Comité des transports par véhicule à moteur 35 chacun, et le Comité des transports par eau 8. Les activités de réglementation de la Commission en 1977 ont été marquées en l'occurrence par la parution d'un Plan définitif pour le service de l'Ouest des trains transcontinentaux de voyageurs, peu après l'étude des mémoires présentées par des particuliers et des organismes à l'égard d'un Plan privilégié publié en avril.

La Commission a poursuivi son étude des services de trains de voyageurs au Canada et a tenu une série d'audiences au Québec et dans les Maritimes. Les dépositions présentées au cours de ces audiences ont débouché sur l'élaboration d'un plan privilégié pour le service de trains de voyageurs entre les Maritimes et les provinces centrales du Canada.

En mai 1977 paraissait le rapport de la Commission sur la maintenance et le transport des grains. La mise en oeuvre des recommandations contenues dans ledit rapport a été l'une des principales activités du Comité des transports par chemin de fer.

Annexes

Comité des transports par eau (national)	30
Statistiques sur le Comité des transports par eau	34
Transport par eau (international)	37
Transport intermode international	39
Véhicules à moteur	40
Pipe-lignes de denrées	46
Révision	47
Télécommunications	47
Recherche	48
Commissaires et personnel	54

Table des matières

Introduction

Comité des transports par chemin de fer

Chemins de fer - Demandes de subvention et versements	3
Services de trains de voyageurs	4
Embranchements des prairies	5
Services ferroviaires	6
Caisse des passages à niveau	7
Principaux croisements étagés	8
Programme d'aide au transport urbain	8
Déplacement des lignes	9
Construction et installations	9
Transport ferroviaire léger	10
Changements apportés aux activités ferroviaires	10
Sécurité ferroviaire	11
Statistiques du Comité des transports par chemin de fer	11
Exploitation et tarifs	13
<u>Comité des transports aériens</u>	
Requêtes des transporteurs aériens	17
Subventions aux transporteurs aériens régionaux	20
Tarifs des transporteurs aériens	20
Programme d'inspection et d'application	21
Plaintes	22
Principales modifications apportées au règlements sur les transporteurs aériens	22
Services aériens internationaux	24
Services d'affrètements internationaux	24
Participation aux conférences sur l'aviation	29

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

Membres de la

1977

Président: L'hon. E. J. Benson

Vice-président: M. Guy Roberge

Vice-président: (Recherche) M. Yves Dubé

M. Malcolm Armstrong M. D. H. Jones M. James M. McDonough (

M. Ralph Azzie

M. E. H. Laborde

M. L. R. Talbot

Mme Anne Carver

M. G. F. Laferly

M. J. B. G. Thomson

M. J. T. Gray

M. J. A. D. Magee

M. J. M. Woodard

M. R. M. March

(1) a été nommé le 4 août 1977.

Secrétaire: M. Harris Arbique

Comité

Président

Transports aériens

M. Thomson

Transport de denrées par pipe-lines

M. Laferly

Politique en matière de transport international M. Roberge (Pro Tem)

Transports par véhicule à moteur

M. Magee

Transports par chemin de fer

M. Jones

Révision

M. Roberge

Télécommunications (jusqu'au 31 mars 1977)

Mme Carver

Transports par eau

M. Gray

Ottawa, Ontario

K1A 0N9



Canadian TRANSPORT
Commission
Commission canadienne
des TRANSPORTS

L'honorable Otto Lang, député,
Ministre des Transports,
O t t a w a, Ontario.

Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 28 de la
Loi nationale sur les transports, j'ai l'honneur
de vous présenter sous ce pli le onzième rapport
annuel de la Commission canadienne des transports
pour l'année terminée le 31 décembre 1977.

Agréez je vous prie, Monsieur le

Ministre, l'assurance de mes sentiments distingués.

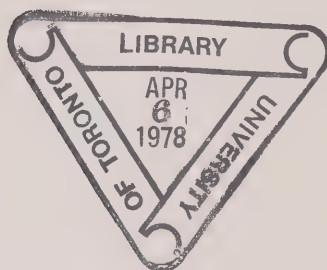
Le Président de la
Commission canadienne
des transports,

E.J. Benson

ISBN 0-662-01548-7

Nº de cat. TT1-1977

© Ministre des Approvisionnement et Services Canada 1978



**Onzième rapport annuel
de la
COMMISSION CANADIENNE
DES TRANSPORTS
1977**

**Onzième rapport annuel
de la
COMMISSION CANADIENNE
DES TRANSPORTS
1977**

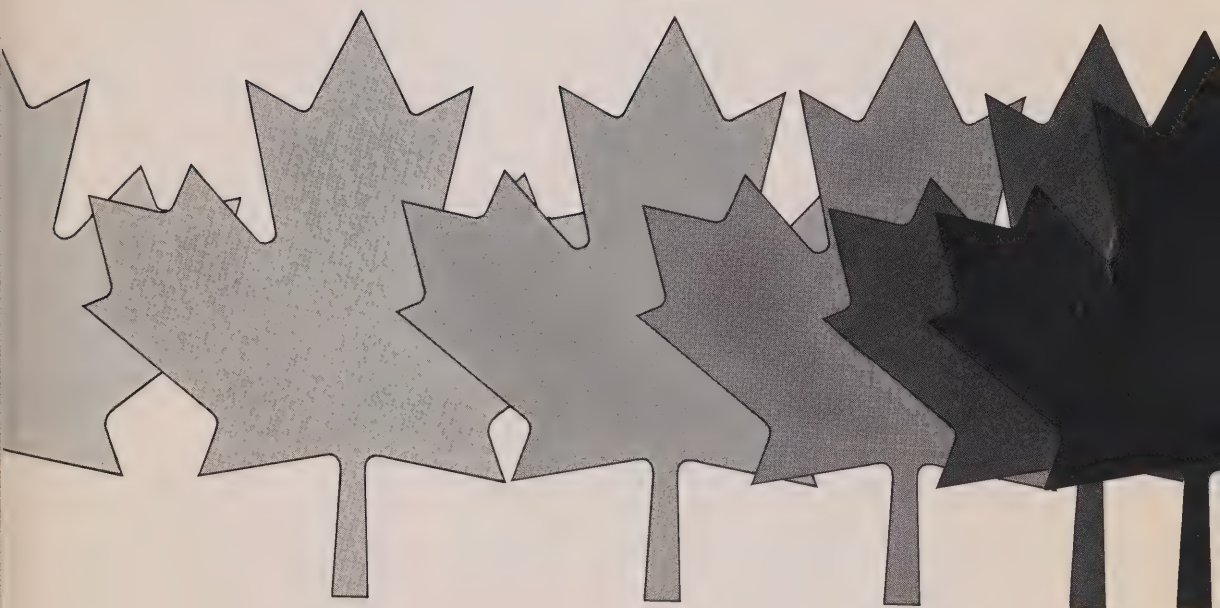
(ENGLISH ON REVERSE)

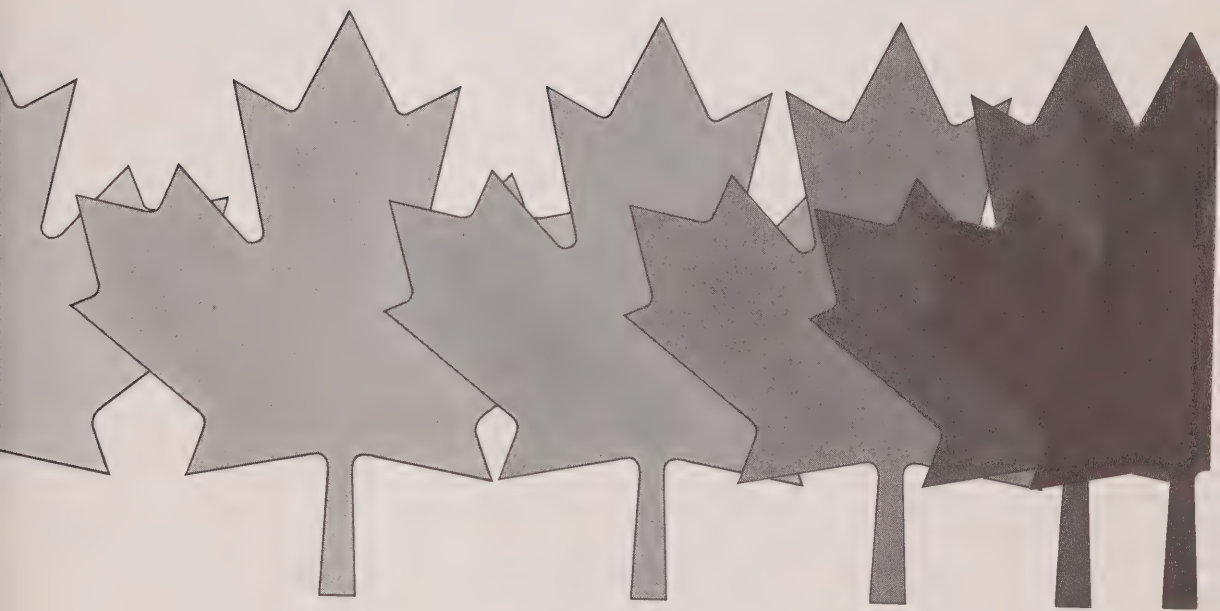
The Twelfth Annual Report of the Canadian Transport Commission 1978

A1

A 87

A 56





© Minister of Supply and Services Canada 1979

Cat. No. TT1-1978

ISBN 0-662-50214-0

Canadian Transport Commission Commission canadienne
des transports

The Honourable Otto Lang,
Minister of Transport,
O t t a w a, Ont.

My dear Minister:

I have the honour to present herewith the
twelfth annual report of the Canadian Transport Commission,
made pursuant to section 28 of the National Transportation
Act, for the calendar year ended December 31, 1978.

Yours sincerely,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "E.J. Benson", with a horizontal line drawn underneath the name.

E.J. Benson,
President,
Canadian Transport Commission.

Members of the Canadian Transport Commission 1978

2

President: Hon. E.J. Benson
Vice-president: Guy Roberge
Vice-president: Yves Dubé (Research)

Commissioners		
	M.D. Armstrong	J.A.D. Magee
	Ralph Azzie	R.M. March
	Anne Carver	J.M. McDonough
	J.T. Gray	L.R. Talbot
	D.H. Jones	J.B.G. Thomson
	E.H. LaBorde	J.M. Woodard ¹
	G.F. Lafferty	

¹ Retired December 15, 1978

Committees

Air Transport
Commodity Pipeline Transport
International Transport Policy
Motor Vehicle Transport
Railway Transport
Review
Water Transport

Chairmen

Mr. Thomson
Mr. Lafferty
Mr. Roberge (Pro Tem)
Mr. Magee
Mr. Jones
Mr. Roberge
Mr. Gray

Commission Secretary: D.W. Foley

Ottawa K1A 0N9

Table of Contents

Canadian Transport Commission.	5
Railway Transport Committee.	11
Air Transport Committee.	17
Water Transport Committee.	23
Motor Vehicle Transport Committee.	29
International Transport Policy Committee.	33
Commodity Pipeline Transport Committee.	39
Review Committee.	43
Research.	45
Traffic and Tariffs.	49
Appendices.	53



“...an economic, efficient and adequate transportation system making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to protect the interests of the users of transportation and to maintain the economic well-being and growth of Canada...”

Section Three, National Transportation Act.

The Canadian Transport Commission is the single federal agency responsible for the regulation of transportation in Canada.

The objective of the Commission is to promote the co-ordination and harmonization of the operations of all carriers engaged in transport by rail, water, air, extra-provincial motor vehicle transport and commodity pipelines through effective economic regulation, research and participation in policy development, and in the rail mode to foster optimum development of safety regulations consistent with the public interest.

Created in September 1967 under the provisions of the *National Transportation Act*, the Commission inherited the responsibilities of three predecessor agencies—the Board of Transport Commissioners of Canada, the Air Transport Board and the Canadian Maritime Commission. It was given broad powers over transportation as a whole and responsibility for related research.

The CTC is a court of record consisting of a maximum of 17 members, all of whom are appointed by the Governor in Council. There is a president, two vice-presidents and seven committee chairmen. One vice-president is responsible for law and administration. The other is charged with the superintendence of the programs of study and research.

The Commission is organized on the basis of committees and branches. There are seven committees, five of which regulate each of the different transport modes—air, rail, motor vehicle, water and commodity pipeline—one deals with review and appeals, while the other is concerned with international transport policy matters. The branches specialize in traffic and tariffs, and research respectively.

- The Railway Transport Committee has jurisdiction over rail transport to which the *Railway Act* applies. Its scope includes railway construction, location, abandonment, tariffs and safety.

- The Air Transport Committee, is responsible for administering the *Aeronautics Act*, which applies to any person who operates a commercial air service in Canada. It regulates licencing, air carrier classification, commercial air carriers, traffic tolls and tariffs.

- The Water Transport Committee, has jurisdiction over water transport as prescribed in the *Transport Act*, which applies to all transport of goods and passengers by ship from one Canadian port or place to another within selected geographical areas.

- The Motor Vehicle Transport Committee administers motor transport provisions of the *National Transportation Act* that are presently in force and has other administrative responsibilities under the *Atlantic Region Freight Assistance Act* and the *Lord's Day Act*.

- The Commodity Pipeline Transport Committee, under Part II of the *National Transportation Act* has jurisdictional responsibility over the construction and operation of commodity pipelines, which either connect or extend beyond provincial boundaries.

- The International Transport Policy Committee, has jurisdiction under the *National Transportation Act* to deal with the economic and legal aspects of any form of transport at the intergovernmental, national and international level. It has no regulatory functions.

- The Review Committee, under the *National Transportation Act*, has the power to review, rescind, change, alter or vary any Commission order or decision.

- The research component of the Commission carries out studies relating to all modes of transport and is charged with substantial responsibilities for research "necessary to achieve the objectives" as outlined in Sections three and 22 of the *National Transportation Act*.

- Traffic and Tariffs receives for filing all tariffs of rail, water and motor vehicle carriers falling under the legislative authority of Parliament; services the modal committees (except Air) on all matters connected with traffic and tariffs; administers the Atlantic Region Subsidy Program; and is responsible for all research and analysis in traffic matters.

During the past year, the various committees of the Commission held a total of 96 public hearings involving 222 days of sittings, issued 442 decisions and 3,099 orders relating to a great variety of transportation matters and concerns.*

*A list of decisions and orders is available from the Commission on request.

Distribution of Statutory Duties and Powers of the Canadian Transport Commission

NATIONAL TRANSPORTATION ACT, 1967

CANADIAN TRANSPORT COMMISSION

PRESIDENT

Duties and Powers

1. Respecting the arrangement of sittings and business: Section 20
2. Respecting the performance of functions vested in the Commission by the NTA, *Railway Act*, *Aeronautics Act* (Part II) and *Transport Act*: Section 21
3. Respecting the formulation of transport policy and development: Section 22
4. Respecting the establishment and powers of Committees of the Commission: Section 24
5. Respecting the making of rules and regulations, including rules governing the practice and procedure of the Commission: Sections 26, 65

VICE-PRESIDENT (LAW)

REVIEW COMMITTEE

Established 1970; headed by VP (Law): Section 7(5)

Duties and Powers

Upon application, review orders or decisions of modal Committees: Sections 24(4), 63

VICE-PRESIDENT (RESEARCH)

RESEARCH BRANCH

Established 1968; headed by VP (Research): Section 7(4)

Duties and Powers

To superintend programs of research necessary to achieve objectives in Section 3 and the performance of duties under Section 22: Section 7(4)

TRAFFIC AND TARIFFS BRANCH

AIR TRANSPORT COMMITTEE

Duties and Powers

Jurisdiction over air carriers operating commercial air services

1. *Aeronautics Act*, Part II
2. *National Transportation Act*: Sections 5, 22, 23, 27 and 63

RAIL TRANSPORT COMMITTEE

Duties and Powers

Jurisdiction over railways, railway companies or persons having authority to construct or operate a railway

1. Sections 5, 22, 23, 27 and 63
2. *Canadian National Railways Act*
3. *Government Railways Act*
4. *Maritime Freight Rates Act*
5. *National Energy Board Act*
6. *Railway Act*
7. *Transport Act* (Part IV)

WATER TRANSPORT COMMITTEE

Duties and Powers

Jurisdiction over transportation of goods and passengers by ship in selected geographical areas.

1. Sections 22, 23, 27 and 63
2. *St. Lawrence Seaway Authority Act*
3. *Transport Act* (except Part IV)
4. *Ferries Act*
5. *Shipping Conferences Exemption Act*
6. *Pilotage Act*

MOTOR VEHICLE TRANSPORT COMMITTEE

Duties and Powers

Jurisdiction over interprovincial transportation of goods or passengers by truck or bus

1. Sections 5, 22, 23, 27 and 63
2. Part III NTA
3. *Lord's Day Act*
4. *Atlantic Region Freight Assistance Act*

COMMODITY PIPELINE TRANSPORT COMMITTEE

Duties and Powers

Jurisdiction over commodity pipelines and combined pipelines.

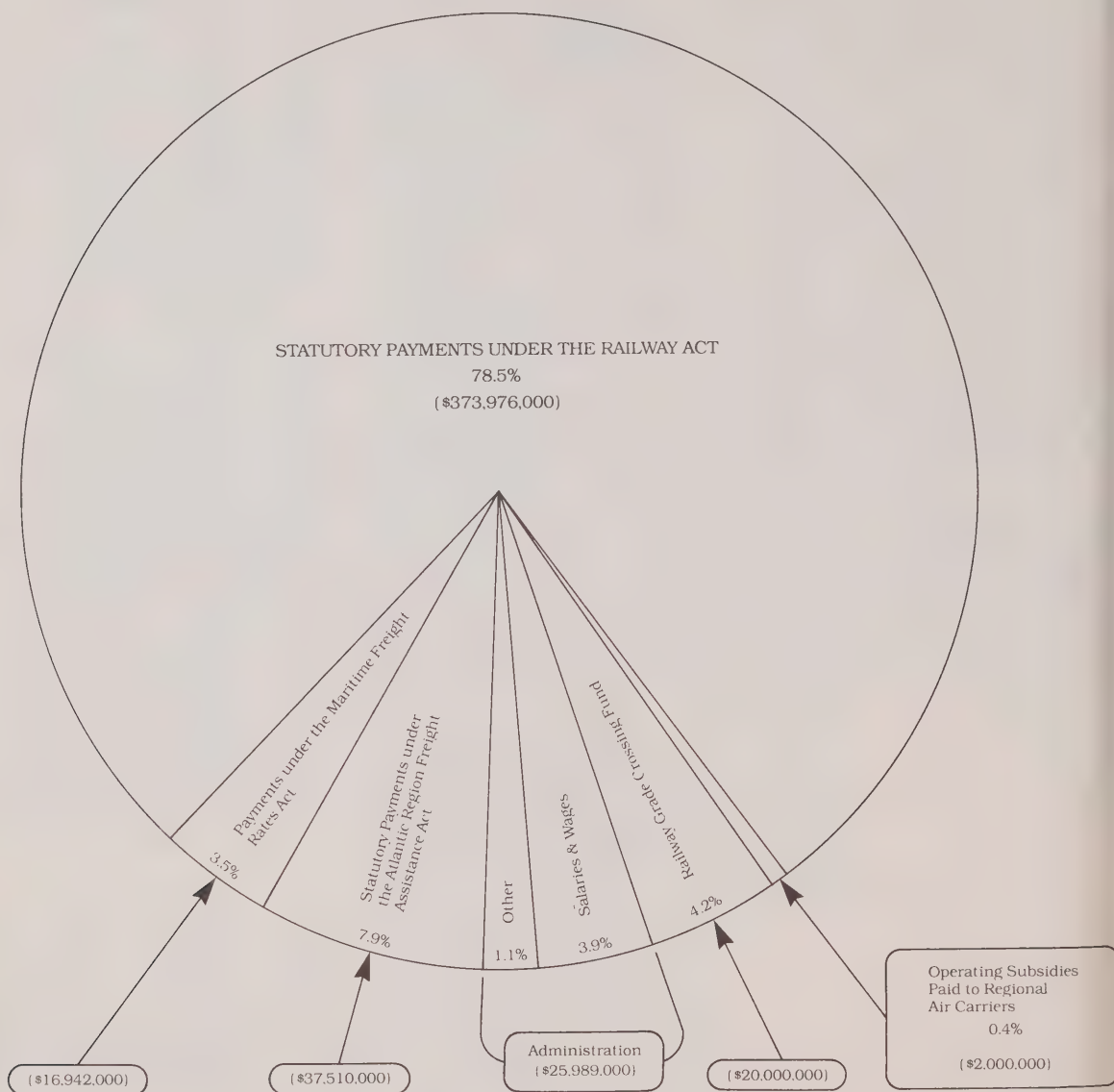
1. Sections 5, 22, 23, 27 and 63
2. Part II NTA
3. *National Energy Board Act*

INTERNATIONAL TRANSPORT POLICY COMMITTEE

1. Established 1969 and acts on behalf of the Commission in respect of the work of intergovernmental, national or international organizations dealing with any form of transport under its jurisdiction of Parliament
2. No regulatory functions

Estimated budgetary expenditures for calendar year 1978

8



Note: Details of the statutory payments are provided in the various sections of the report.

Mr. James Eisler
Regional Manager
Canadian Transport Commission
Suite 1710, Bentall 1
505 Burrard Street
VANCOUVER, B.C.
V7X 1M6
Tel.: 604-544-1011

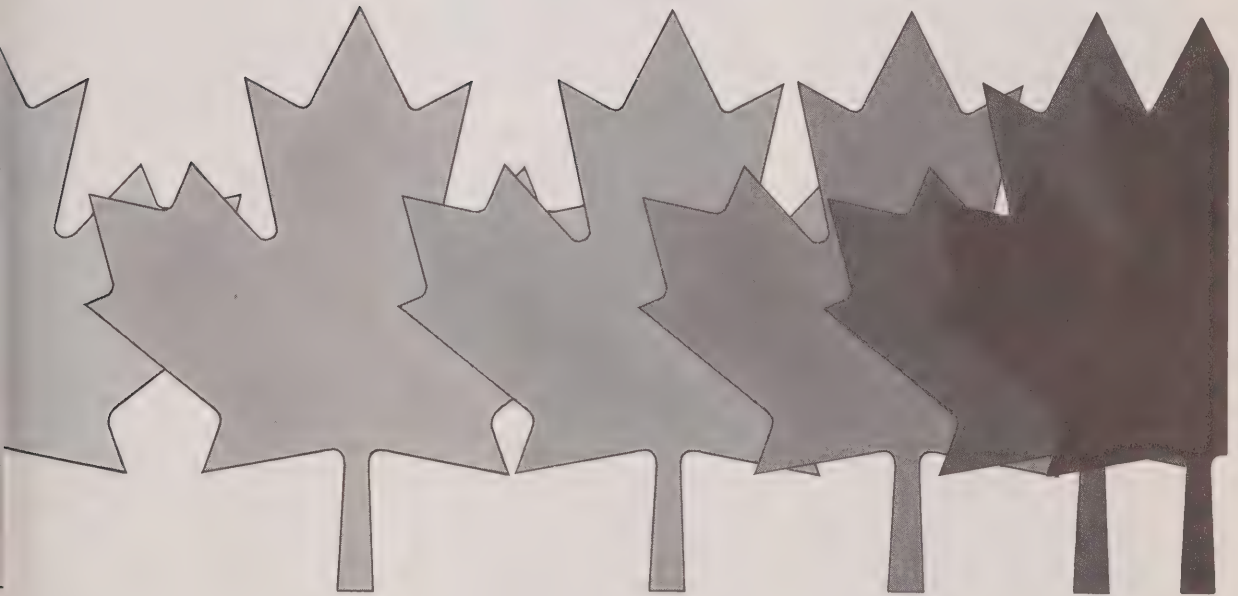
Mr. Byron Cameron
Regional Manager
Canadian Transport Commission
1500 Rocky Mountain Plaza
615 MacLeod Trail, S.E.
CALGARY, Alta.
T2G 4T8
Tel.: 403-231-4811

Mr. Peter Kearns
Regional Manager
Canadian Transport Commission
503-169 Pioneer Street
WINNIPEG, Man.
R3C 0H2
Tel.: 204-949-4214

Mr. Donald Carmichael
Regional Manager
Canadian Transport Commission
60 Adelaide St. East
TORONTO, Ont.
M5C 1J8
Tel.: 416-369-4821

Mr. Jean-Paul Plourde
Regional Manager
Canadian Transport Commission
Suite 702
Dominion Public Building
685 Cathcart Street
MONTREAL, Que.
H3B 1M7
Tel.: 514-283-5722

Mr. Joseph Chisholm
Regional Manager
Canadian Transport Commission
Terminal Plaza Building
1222 Main Street
MONCTON, N.B.
E1C 1H6
Tel.: 506-858-2020



The Railway Transport Committee (RTC) regulates rail transportation in Canada under the jurisdiction of several federal statutes such as the *National Transportation Act*, the *Railway Relocation and Crossing Act* and the *Railway Act*. It also issues decisions and orders dealing with specific requests and applications.

Over and above the regular weekly meetings to discuss a variety of agenda items, the RTC held 51 hearings in various locations across Canada on formal applications affecting the safety and convenience of the public and users of the Canadian rail transportation system. These hearings involved 128 days of sittings. The Committee issued 2,126 orders and 67 decisions in 1978. (See Appendix A)

There are four RTC branches at Commission headquarters. They include rail services, safety and standards, economic analysis and rail systems development branches. The Committee also has regional offices in Moncton, Montreal, Toronto, Winnipeg, Calgary and Vancouver.

The administrative operations of the RTC are multi-faceted. They include inspection and evaluation of railways' infrastructure, equipment, service and construction to ensure compliance of safety standards and regulations. The RTC also investigates accidents and administers subsidy programs, which compensate the railways operating at a loss when the Commission determines that the service should be continued in the public interest.

Rail Services

In carrying out its mandate to ensure a safe, efficient rail transportation system, the Committee staff regularly inspects and evaluates the condition of railway infrastructure, rolling stock, stationary mechanical equipment and adherence to the *Uniform Code of Operating Rules*. The railways' performance is also monitored and complaints are investigated so that an appropriate level of service to the public is maintained.

Quality Control

Inspections are made to determine the condition of representative samples of railway rolling stock, stationary mechanical equipment, signals' systems, highway crossings, rights of way, track and railway structures. If the quality is found inadequate, deficiencies are brought to the attention of the railways.

Railway Equipment

Information systems were developed in consultation with the railways in 1978 to provide improved data on car equipment. This was done to better assess quality and establish the frequency of defects so that railway maintenance practices and identification of accident producing defects would be improved. This system is now in full operation.

A program with respect to motive power, work equipment and stationary mechanical equipment, patterned on the car inspection program and designed to achieve similar goals, was also developed in 1978, and it is expected that this program will become fully operational in 1979.

Infrastructure Program

A special inspection program involving all Canadian National and CP Rail main lines across Canada was completed in 1978. Reports were filed on track conditions, tonnage carried and major maintenance programs. All subsidized branch lines were inspected. Reports on the conditions of these lines and the scrap value of the material were filed. A similar program to inspect all other non-subsidized branch lines will occur in 1979.

The year saw the development of an inspection program to systematically photograph the main lines of both CN and CP Rail. A pilot project was completed and the indications are that the proposed program will provide valuable information for both the Committee and the railways.

Monitoring

The RTC's monitoring activities include:

• Fire Prevention

The railways fire prevention practices and fires resulting from railway operations across Canada are constantly examined and evaluated.

During the past year, the RTC met with provincial government forest protection authorities to revise existing regulations. About 175 provincial government employees were authorized to ride trains in forested areas for fire inspection purposes. Two hundred and forty-five fires were reported in 1978. When all reports have been submitted, there will have been less than 300 reported railway-related fires, a significant reduction from the 450 recorded in 1977.

• Anti-Whistling By-Laws

At the request of the various municipal road authorities, proposed anti-whistling by-laws in urban municipalities are considered and approved if the crossings involved have the required automatic protection and there are no hazardous conditions which would result if whistling were discontinued. During the past year, 12 anti-whistling by-laws were approved.

• Dangerous Commodities

The RTC reviews and approves the design, location, construction, operation and maintenance of storage facilities. It also carries out site inspections and monitors the railways' compliance with rules and regulations pertaining to the shipment of dangerous commodities.

In 1978, considerable assistance was given to carriers, industries and provincial governments. Technical advice, filing of information, classification of types of dangerous commodities, interpretation of specifications, labelling and packaging of dangerous commodities and placarding of cars carrying such commodities was also provided.

Rail Rehabilitation

An agreement was signed in 1977 between the CN, CP Rail and the Federal Government concerning the rehabilitation of Prairie branch lines considered essential for the transportation of grain. Under the terms of the agreement, the Federal Government provided funds for activities such as bank widening and improvement of drainage, ballast, ties, bridges and rails. Rehabilitated lines will be capable of carrying freight cars with a minimum gross weight of 220,000 pounds at a speed of 30 miles per hour on a year-round basis.

The RTC ensures that the work performed by the railways is carried out in a manner that will justify government expenditures. These expenditures by the railways on lines subsidized by federal grants are monitored to ensure that an expenditure has been made, the work satisfactorily executed and that costs are reasonable.

In 1978, the Committee staff inspected 633 miles of CN track for which approximately \$48 million in payments were made and 803 miles of CP Rail track for which approximately \$32 million in payments were made.

Agency Centralization and Retirement of Stations

Express service provided by CN and CP Rail was monitored closely throughout Canada.

Over the last several years, both major railway companies have moved in the direction of consolidating service points. The RTC reviews and approves applications from CN and CP Rail to achieve this end. CN

submitted eight applications for Phase II of their servocentre program involving the removal of 101 agents, five caretakers, 101 station buildings and one shelter in 1978. These applications are being reviewed and decisions will be issued in 1979.

After revoking a previous General Order in August 1978, the Committee established new procedures dealing with the removal of station agents, on-hand representatives and redundant station buildings or shelters and a new General Order was subsequently issued in September.

Passenger Service

Following a directive from the Minister of Transport in June 1976, hearings were held across Canada to develop a rationalized system of rail passenger service in Canada. A Final Plan for Western Transcontinental Passenger-Train Service was issued in October 1977. Following similar hearings in Eastern Canada, the Committee issued a Preferred Plan for Eastern Transcontinental Passenger-Train Service, Dec. 15, 1978. Comments were invited to be submitted to the RTC before March 1, 1979.

VIA Rail Canada, designated as a railway under CTC jurisdiction, was created to consolidate and manage all domestic passenger services. An order of the Commission issued in March permitted the new company to operate a transitional western transcontinental service during the summer season. However, in July, VIA applied to the RTC for permission to delay the implementation of the Committee's Final Plan for one year and proposed a similar service with sections between North Bay, Sudbury, Capreol and Winnipeg operating daily instead of thrice weekly.

This was denied by the Committee. A subsequent appeal by VIA to the Governor in Council modified the RTC decision and implementation of the Final Plan was thus deferred until October 1979. The actual takeover of CN and CP Rail western transcontinental services by VIA occurred in October. Most of the remaining passenger services will be taken over in 1979.

Under the terms of the *Railway Act*, prior decisions ordering passenger-train services to be continued in the public interest must be re-examined at intervals not exceeding five years. In this connection, seven hearings were held.

Users of the passenger service between Victoria and Courtenay, B.C. on the Esquimalt and Nanaimo Railway expressed concern with a Committee decision to discontinue this service as of Dec. 13, 1978. Applications were made for a review of the Committee's discontinuance order and a public hearing was subsequently held on Nov. 15 and 16, 1978, in Victoria, B.C. New evidence was introduced at the hearing and the Review Committee issued a Bench Decision on Nov. 17, 1978, rescinding Railway Transport Committee Order No. R-25960, as amended. The Review Committee also ordered that CP Rail should not discontinue operation of this passenger train service.

Freight Service

At the beginning of 1978, the RTC investigated a number of complaints concerning a shortage of cars for the transportation of lumber. Action from the Committee prompted the railways to return their equipment from the United States thereby relieving the critical shortage by the end of June. At the end of November, current orders were being filled and most backlogged orders had been shipped.

RTC officers coordinate the placement of cars at terminal elevators to ensure the orderly movement of grain through Vancouver, Prince Rupert, Thunder Bay and Churchill. During August, September and October, 104,261 rail cars of grain were unloaded at Thunder Bay and Vancouver, an increase of 4,415 cars and 530,123 metric tonnes of grain over the same period in 1977.

Abandonments

Prairie Branch Lines

The report issued in 1977 by the Grain Handling and Transportation (Hall) Commission recommended the abandonment of certain Prairie branch lines and the retention of a basic network of rail lines until Jan. 1, 2000. It further recommended that a new authority be created to provide advice to the Federal Government relative to line abandonment. The Prairie Rail Action Committee (PRAC) has since been established for this purpose.

A total of 68 applications were considered; 30 decisions and orders for abandonment were issued. Nineteen of these are still under consideration and may be affected by the recommendations from PRAC.

In several communities affected by proposed abandonments, rail retention committees have been formed in support of the retention of certain lines or the delay in the effective date of abandonment. The Committee met with these committees and later issued six orders amending the effective date of abandonment. (See Appendix B)

Non-Prairie Branch Lines

Public hearings were held in British Columbia and Quebec to consider applications for the abandonment of branch lines in those two provinces. At the end of 1978, decisions and orders were issued with respect to three applications and final decision was pending on four others.

Because a proposed abandonment of the Bonavista Subdivision in Newfoundland was of concern to users of the area, the Committee ordered CN to make necessary repairs to the line and to reinstate service pending full consideration of the application.

Other Trackage

New procedures pertaining to applications for the removal of tertiary trackage were developed and approved by the Committee in 1978.

Orders were issued approving the abandonment of seven spur tracks in Ontario and Quebec. Applications from the railways seeking authority to abandon another 11 sections of tertiary trackage had been processed and final decisions were pending at the end of the year. (See Appendix C)

Rail Systems Development

The Railway Transport Committee authorizes the construction, reconstruction or improvement of railway/highway crossings at grade, grade separations and pedestrian crossings, railway bridges and tunnels, double tracking and siding extensions. It also authorizes the installation and modification of rail/highway warning systems for the protection, safety and convenience of the public. Funding from the Railway Grade Crossing Fund amounts to \$20 million annually under the *Railway Relocation and Crossing Act* for these activities. The Railway Grade Crossing Fund has been in existence for 70 years and has been a significant factor in decreasing hazard at rail/highway crossings. Over the years, its mandate changed slowly, both in terms of funding and in terms of conditions. In 1978, certain grade separations previously covered by the Fund were transferred, for funding purposes, to the Urban Transportation Assistance Program (UTAP).

The planned use of railway rights-of-way for urban rail transit systems and the electrification of main lines are other responsibilities that will be of increasing future importance.

Double Tracking

This ongoing program is of particular significance to the national economy as it directly affects the capacity of the main lines from the Prairies to the West Coast ports. The RTC has already authorized three lengths of double tracking for CP Rail's main line, the latest at Lake Louise, Alta. ordered in August 1978, and for which construction has already begun.

Urban Transportation Assistance Program (UTAP)

The Minister of Transport announced in 1977 that funds for railway relocation and grade separations would be allocated to the provinces on a per capita basis, beginning in April 1978. An amount of \$46 million per year was earmarked for a period of five years, some funds being diverted from the Railway Grade Crossing Fund for this purpose.

This program is administered by Transport Canada, but before grants are authorized, investigations are carried out by the RTC to ensure that proposed grade separations meet engineering requirements.

In 1978, 51 applications for grade separation were received, 44 recommendations made to the Minister and 38 orders issued.

Railway Relocation

The *Railway Relocation and Crossing Act* provides, in part, for the preparation of a combined urban development plan and transportation plan forming an "accepted plan" filed with the Commission for the purpose of a railway relocation. Financial assistance for the preparation of these plans is provided by the Minister of Transport and the Minister of State for Urban Affairs.

Since the legislation came into effect, 15 such projects have been brought to various stages of planning development. In 1978, the staff of the RTC were involved in seven projects though no accepted plans or applications were filed with the Commission. Amos, Jonquière and Victoriaville, in Québec, received funding in 1978 to carry out relocation studies.

Safety and Standards

In an effort to ensure a safe, efficient rail transportation system, the RTC develops safety standards for both the public and railway employees. Also included in its mandate, are the investigation and monitoring of railway accidents and incidents.

Standards Development

Standards are developed to enable the RTC to discharge its regulatory responsibilities. In collaboration with railway and labour representatives, the Committee evolves new standards and revises existing ones to keep pace with technological, organizational, operational and administrative changes.

An example is the "Air Flow Method," a new procedure for qualifying freight train braking systems for service. This year, the railways were authorized to use the procedure for another winter season to confirm the Committee's technical evaluation of the method, and to provide further education and training to their employees.

New specifications were developed in 1978 to reduce the hazard entailed in the carriage of compressed flammable gases in jumbo tank cars. Effective April 1, 1979, all such cars will be required to be fitted with double-shelf couplers. These couplers are of a special design incorporating a restraint system that resists vertical displacement of the coupler. The regulation also requires that these cars be equipped with a tank head puncture resistance system and a thermal insulation system for the tank by July 1, 1980. Also developed in 1978 were regulations governing the handling of carloads of explosives on railway company team or spur tracks.

Accident Investigation and Reporting

Railways under federal jurisdiction are required to file reports on accidents involving fatalities and/or personal injuries, derailments, collisions, highway crossing accidents, dangerous commodity releases and any other incident resulting from their operations. The information gathered is very useful to the Committee in carrying out its Accident Prevention Program.

The Commission's investigative process may range from a study of railway records on the accident to the invocation of Section 226 of the *Railway Act* involving the immediate dispatch of professional and technical staff to the scene from regional or headquarters offices. In more serious cases, the Commission may conduct a public inquiry.

While there were no public inquiries in 1978, Section 226 of the *Railway Act* was invoked in eight cases and senior officers of the Commission were dispatched to do the investigating. (See Appendix D)

Rail Economic Analysis

The RTC authorizes the payment of subsidies from Federal Government funds for uneconomic railway operations. Data submitted by the railways are carefully analyzed before any approval is given. The process carried out in the approval of unit and specific costs is also applied for the determination of minimum compensatory rates.

The Committee is endeavouring to clear up the claims it has received from the railways with respect to prior years of operation. For example, the *Railway Act* does not give a clear definition of a main line and there have been differences between amounts claimed and payments in the past. Up to and including 1976, the railway claims have exceeded the payments by some \$250 million covering a variety of issues. Owing to the high priority given to these issues, the difference will be reduced by some \$100 million early in the new year. (See Appendix E)

Accounting Systems Analysis

Examinations of railway records were conducted at both headquarters and regional offices of the railways to ensure that railway accounting followed the prescribed Uniform Classification of Accounts (UCA).

Work continued in 1978 on the revision of the UCA with the collaboration of a consulting firm. The purpose is to establish a proper cost orientation with an emphasis on increased disaggregation in both the accounts and the related output statistics to enable the use of improved statistical techniques in the costing process. It is expected that the revision will be completed in 1979.

A proposal to amend the cost regulations to include income tax in the cost of capital calculations was submitted by the railways. The Committee felt that the recommendations had merit. After receipt of submissions by interested parties, action on this issue will be taken in 1979.

Costing Systems Analysis

Unit and specific costs together with output units are employed in determining costs for passenger and branch line subsidies, freight movement costing, service rationalization and for estimating different service level configurations. On an annual basis, this branch evaluates and verifies about 12,000 initial, final and forecast unit costs submitted by the railways.

Recognizing the increasing importance of Canadian Class II railways (including Northern Alberta Railways and the Ontario Northland Transportation Commission) significant effort was devoted to the establishment of approved costing methodologies and cost verification procedures for these smaller railways. It is expected that comprehensive costing manuals will be approved by the RTC in 1979.

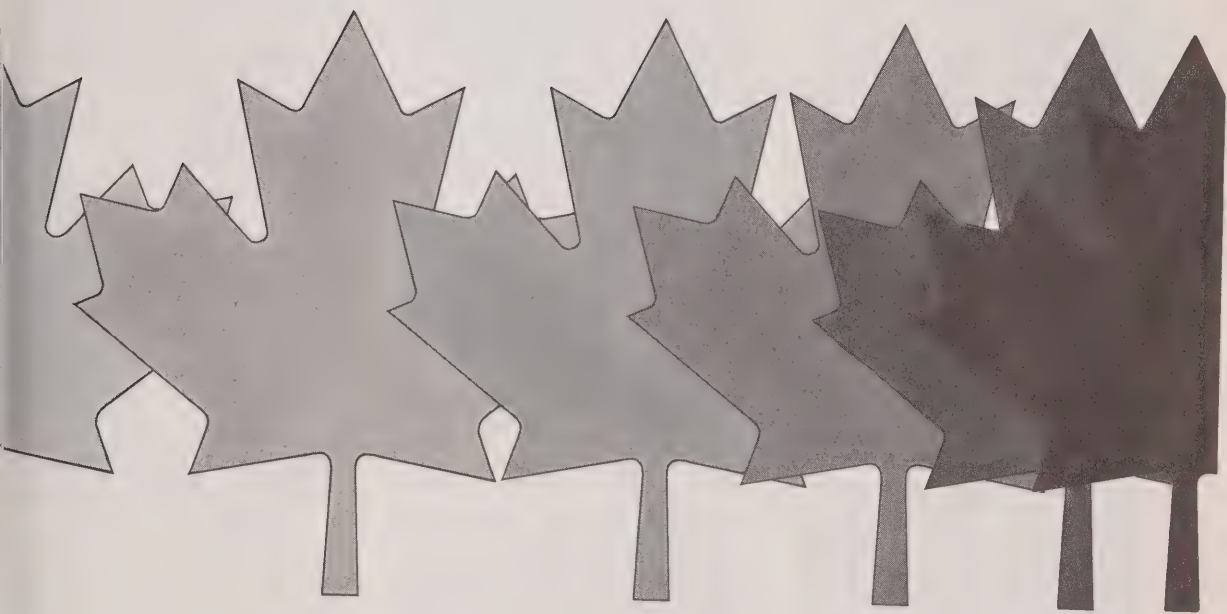
Other studies dealt with CP Rail's passenger train snow removal costs, CN and CP Rail branch line costs for roadway maintenance, crew wages, property taxes and CN station labour costing.

In the fall of 1978, a Permanent Technical Committee was established consisting of senior representatives of CN, CP Rail and the RTC to resolve problems associated with outstanding costing and subsidy issues such as fuel costing, heavy axle loadings, general administration costs and the handling of free and reduced transportation.

Rail Services Analysis

In 1978, as part of its regular program in this area, the RTC continued its activities involving:

- the analysis of claims for subsidization of uneconomic services the railways are required to provide as an imposed public duty;
- the evaluation of the economic viability of passenger train services for the determination of whether or not such services should be discontinued;
- the verification of losses in branch line abandonment applications;
- the performance of compensatory cost studies as required;
- and the development of cost estimates for the determination of rate levels for the rail transportation of grain, flour and rapeseed meal and oil.



The Air Transport Committee (ATC) was established under the *National Transportation Act* for the purpose of carrying out the responsibilities of the Canadian Transport Commission with respect to transport by air. These responsibilities stem from the *Aeronautics Act* and under its authority the Commission issues the *Air Carrier Regulations*.

Responsibilities

A primary function of the Committee is the licensing of commercial air services and a substantial part of the work of staff is therefore related to the analysis and processing of applications for these licences. Licensing is governed by Section 16 of the *Aeronautics Act* which states that the Committee shall not issue a licence unless it is satisfied that the proposed commercial air service is and will be required by the present and future public convenience and necessity. The ATC may suspend, cancel or amend a licence where, in its opinion, the public convenience and necessity so requires.

Notwithstanding the above, the Committee must grant a licence on application for services established pursuant to international agreements and has exempted certain specialty services from the requirement to meet the test of public convenience and necessity. Persons operating certain other types of services (e.g., crop spraying by "flying farmers"; some types of leases; certain occasional operations by foreign air carriers) have been exempted from the requirement to hold a licence.

To facilitate the licensing and application process the Committee has, by regulation, established classes of service and also groupings according to aircraft size.

Air carriers operating unit toll and charter services must file their tariffs with the Committee normally with at least 30 days advance notice. Tariffs come into effect as filed, unless disallowed or suspended by the Committee. The authority respecting tariffs and tolls is covered in Section 14 of the *Aeronautics Act*, and Part V and VI of the *Air Carrier Regulations*, under which the concept of justness and reasonableness of rates is set out. The Committee has jurisdiction to substitute or prescribe rates in light of such criteria.

As a standard condition of its licence, each air carrier must provide and furnish transportation in accordance with the terms and conditions of its licence, and must provide adequate service, equipment and facilities.

Most international air service agreements allow for consultation between designated airlines, use of International Air Transport Association (IATA) rate-making procedures where applicable, consultation between aeronautical authorities and arbitration as a final resort. Resolutions approved at IATA Traffic Conferences are subject to approval by aeronautical authorities.

Section 12 and 13 of the *Aeronautics Act* gives the Committee the responsibility to make investigations and surveys, and to make recommendations to the Minister of Transport in all matters relating to civil aviation, either on direction from the Minister or on its own motion.

Subsection 269(2) of the General Rules of the Canadian Transport Commission reserves to the Commission the making of regulations and rules, but recommendations leading to and the drafting of regulations normally rest with the modal committee involved.

In the exercise of its functions, the Committee interrelates on a continuing basis with the Research Branch of the Commission, Legal Services, the International Transport Policy Committee, the other modal committees where intermodal considerations are relevant, the Aviation Statistics Centre of Statistics Canada, Transport Canada, Immigration and Customs, the RCMP

and other Government Departments concerned with the use of commercial air services.

Organizational Structure

To accomplish the aforementioned tasks, the ATC staff is divided into three areas; an Administrative Branch, an Operations Branch and an Air Services Analysis Branch, each reporting through the Executive Director to the Committee.

Since many of the Committee's functions, particularly matters of a policy nature, are interrelated, they cannot be considered in isolation. As a result, input on most Committee matters comes from a variety of work areas.

Operations Branch

The Operations Branch is organized into three divisions. The Operations Analysis Division conducts studies and makes reports on the operation and management of air carriers, investigates and reports on the performance and operational characteristics of aircraft and equipment applicable to specific commercial air services. It also advises the Committee on the effect of existing and proposed regulations on commercial air carrier operations, and provides professional advice at meetings and conferences.

The Fares, Rates and Services Division administers fares and rates policies and regulations as they apply to international and domestic air travel. It also checks and assesses all the tariffs filed with the Committee and brings to the attention of the ATC all representations or complaints which would require investigation, and possible disallowance of tariffs. This Division is divided into an International Section and a Domestic Section, together with a small unit, the Analysis Section, which is involved in special assignments.

The Licensing and Inspection Division administers international and domestic licensing policies and regulations. The Division is divided into several sections. The Domestic Section works primarily in the area of analysis and compliance as it applies to licensing of unit toll (route) and charter (base) operations, including complaints involving operation out of another carrier's base and between points on another carrier's licence. The Division's International Section handles matters related to licensing of international air services into and out of Canada, including scheduled and charter licences, and overseeing of the large volume of international advance booking and inclusive tour charters referred to in Part IV of the *Air Carrier Regulations*.

The Division's Analysis Section is responsible for providing analytical reports on licences or applications. A major continuing project nearing completion, has been the revision of all licences to conform to the new groupings made part of the *Air Carrier Regulations* in 1972.

The Enforcement Section of the Division plans and organizes the gathering of evidence related to inquiries under the various governing legislation. It also conducts investigations, prepares reports, and provides the courts with expert witnesses as required. See Appendix F)

Air Services Analysis Branch

This branch, which also comprises three divisions, provides economic and financial analysis for the committee.

The Economic Analysis Division acts as the Committee's economic consultants assessing applications, acting as support staff at hearings, carrying out economic investigations and surveys relating to both

specific air carrier operations and to the industry as a whole. It studies the economic aspects of the *Air Carrier Regulations* and participates at General Assemblies and Special Committees of the International Civil Aviation Organization.

The Audit Division provides assessment of the financial implications of air carrier applications, and examines transactions involving transfers of shares of commercial air services. It assesses financial reports of air carriers, reports to the Committee situations requiring special investigation, and conducts a regular audit program, with particular emphasis on licensees operating Class 1 and 2 services.

The Financial Analysis Division provides expert financial advice to the Committee. It deals with subsidization of air services, rate of return studies, assessments and reports on key financial indicators relevant to the air transport industry. It conducts special financial investigations of air carriers as required, and makes recommendations respecting financial regulations, including the Uniform Classification of Accounts.

Activities in 1978

Changes in Regulations

Following an announcement from the Minister of Transport, Jan. 20, 1978, regulations effecting the newly authorized Domestic Advance Booking Charters (ABCs) were amended with a view to increasing the volume of charters in this category. The regulations were further amended throughout the year and the advance booking period was eventually reduced from 45 to 30 days.

With respect to International Advance Booking Charters, the Committee introduced several changes. For example, the pre-booking period was reduced from 45 to 30 days and ABC flights were consolidated in some circumstances. In addition, amendments were introduced to allow the mixing of outgoing and returning charter groups on the same flights, lower prices for passengers less than twelve years of age, and no charge for those less than two years of age.

There was also a liberalization of Inclusive Tour Charters (ITCs). The

minimum stay period was reduced from seven days to 72 hours, thus permitting weekend tours.

The Committee released air carriers using their aircraft in glider or glider towing operations from the necessity of possessing a licence, under certain circumstances.

In addition to regulatory changes which have been put into effect, other revisions are awaiting promulgation. The effect of these proposed revisions will be to change the weight delineator between Group A and Group B rotating wing aircraft from 4,300 lbs. to 4,409 lbs.; to allow the use of aircraft with less than 40 seats in ABC and Common Purpose Charter (CPC) operations where the complete capacity is chartered by one person and to permit back-to-back or regular operations of CPCs. (See appendix G)

Reports and Studies

Among reports prepared for the Committee during the year were an Analysis of the Canadian Helicopter Operating Industry in 1977 and the Industry Analysis of the Canadian Regional Air Carriers, both of which were distributed in October.

A study respecting appropriate rates of return for air carriers was also prepared and is now in the hands of the main line and regional air carriers, and Wardair Canada (1975) Ltd. for comment. The same interested carriers are also now reviewing proposals with respect to the financial and statistical information required in support of carriers' proposed changes in fares, rates or charges.

The ATC also prepared a survey and report on the adequacy of air services on the North Shore of the St. Lawrence River east of Sept-Iles.

It further requested a study by Research Branch, with the assistance of ATC staff, on courier type air services. The comments of interested persons on the report are now being evaluated by staff.

Regional Air Carriers' Subsidies

Subsidies were paid to Eastern Provincial Airways Ltd. and Quebecair to offset losses on the operation of unprofitable routes deemed to be essential in the public interest. It is estimated that the final 1978 settlement will be in the order of \$2 million, the same as in 1977.

Price Increases

The trend of increasing passenger fares, air cargo rates, and charter rates and charges to offset increases in costs continued in 1978.

New domestic scheduled passenger fares were filed by main line and regional carriers in November and December for various effective dates in January and February 1979. While some reductions in fares were included, the approximate average percentage increases were: Air Canada 5%; CP Air 4.5%; Eastern Provincial 4.4%; Nordair 5.59%; Pacific Western 3.7%; Quebecair 7.2%; and Transair 5%.

Decision No. 5698 of Dec. 20, 1978 suspended the proposed fares and the carriers were requested to review and update their forecasts for 1979 in view of certain provisions of the Nov. 16 Federal Budget and the postponement of anticipated increases in domestic oil prices.

Fare Innovations

Innovative fares appeared during the year. In lieu of the newly introduced Domestic ABCs, Air Canada opted for a Night Hawk fare for the season May-September. The fares were at a level of the one-way fare plus \$1, during the week, and the one-way fare plus \$21 on weekends for the following services: Toronto-Edmonton/Calgary/Vancouver/Halifax/Winnipeg/St. John's and Montreal-Calgary. About 21,000

round-trip passengers took advantage of these new fares during the period June through August. CP Air introduced a fare called "Courier Jet" comparable to the fares quoted above for travel on Mondays through Thursdays, between Vancouver, Calgary, Winnipeg and Toronto. About 103,000 one-way passengers travelled at this fare from May to December.

Domestic ABCs became available between points in Canada for the 1978 tourist season as a result of ATC Decision No. 5369 of Dec. 16th, 1977, as varied by the Governor in Council. For the period January through August, about 30,369 Domestic ABC one-way passengers were carried.

Air Freight Rates

Further innovations were introduced by Air Canada during the year to compete with the ever increasing courier services. Effective May 1, an "Airvelop" service was initiated promising next day delivery of packages 2 kgs. or under to any point on the carrier's lines. An extension of this innovation known as "Couriair" service went into effect Oct. 30 for shipments weighing up to 25 kgs. or not exceeding 90 inches overall or 48 inches for any single dimension.

Consumer Protection

In the area of international travel, Denied Boarding Compensation is being introduced by air carriers on a basis somewhat similar to that available within Canada.

Complaints

There were 303 complaints received during 1978. Twenty-nine were from carriers concerning the operations of other carriers, and 274 were from consumers. The types and number of complaints were:

Services	72
Fares	35
Conditions of Carriage	39
Violations	29
Overbooking	23
Schedules	20
Delays	21
Refunds	17
Baggage	23
Freight	18
Advertisements	5
Currency	1

The circumstances and facts as explained by the carrier and the complainant were reviewed in the light of the requirements of the regulations and the carriers' tariffs or schedules, with a view to resolving the complaints in a satisfactory manner.

Enforcement

The enforcement function has been established as a separate section within the Operations Branch and will comprise two regional offices for Western Canada, and two officers operating from headquarters who will be responsible for the Eastern sector. During the year, officers of the Branch assisted in four police training courses. As of Dec. 15, 1978, 142 alleged illegal operations were reviewed, 57 of which were referred to the RCMP. At the end of the year, 13 cases were before the courts and there were 13 convictions. The fines ranged from \$10 to \$4,400.

Significant Decisions

Some of the decisions in 1978 were of major regional or national importance.

Following a 1976 directive from the Minister of Transport, procedural steps were initiated which culminated in hearings in 1977 to find a suitable carrier or carriers to provide a "Prairie Air Service". The Federal Government had announced its intention to contribute limited funds to compensate for part of the possible operating deficits. The points to be served were Brandon, Dauphin, Yorkton, Winnipeg, Saskatoon and Regina. From the hearing came Decision No. 5530 of July 24, 1978 which authorized Norcanair to serve Regina, Saskatoon and Yorkton, without subsidy and permitted Perimeter Airlines (Inland Ltd. to serve Brandon, Dauphin and Winnipeg on a subsidized basis.

Decision No. 5450 of April 7, 1978, issued after the hearings in December 1977 and January 1978, in Winnipeg, did not disallow the proposed acquisition by Pacific

Western Airlines Ltd. of an interest in Transair Limited. This same decision approved an application by Transair Limited to provide service to Regina, Saskatoon, Calgary and Edmonton, subject to the restriction that there would be no non-stop services between Winnipeg and Calgary, or between Winnipeg and Edmonton, and no operations between Regina and Saskatoon, and between Calgary and Edmonton.

Transair Limited's application to suspend its services between Toronto and Winnipeg via Sault Ste. Marie, Thunder Bay and Dryden, together with the applications of other carriers to provide these services were the subject of hearings in Winnipeg in December 1977 and January 1978, and in Ottawa in February 1978. The Committee in Decision No. 5537 authorized Transair to cancel the services in question when another carrier or carriers are licenced and in a position to replace Transair's services. A related Decision No. 5538, denied CP Air's application to serve Thunder Bay as an additional point on its trans-continental route, and also denied an application by Great Lakes Airlines Ltd. to serve Toronto, Sault Ste. Marie, Thunder Bay, Dryden and Winnipeg. The decision authorized Nordair to operate services between Montreal, Toronto, Sault Ste. Marie, Thunder Bay, Dryden and Winnipeg, subject to certain restrictions.

Various recourses were used to appeal these decisions such as appeals to the Minister of Transport and petitions to the Governor in Council. They were all denied except for CP Air's appeal in connection with the decision that denied its access to Thunder Bay.

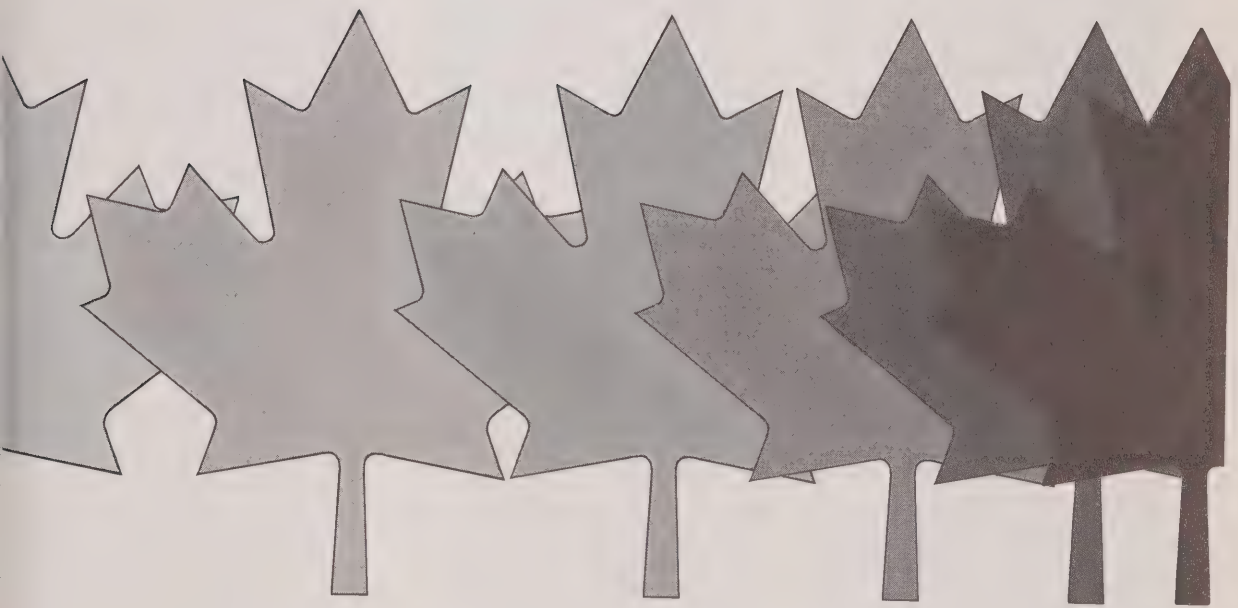
Of major national importance was Air Canada's proposed acquisition of an interest in Nordair Ltd., by purchase of all outstanding shares of the company thereby effecting a change of control. The case was heard in Montreal in April 1978. In the decision that followed, the ATC did not disallow the proposed acquisition. On petition, the Governor in Council upheld the Committee's decision. Subsequently, the Committee received notice of the Federal Government's intention to acquire the shares of Nordair from Air Canada and public notice of the proposed acquisition was given.

Aviation Conferences

The Canada-U.S.A. European Civil Aviation Conference—Tripartite Meeting held in Ottawa Nov. 29, 30 and Dec. 1, 1978 was hosted by the Committee. It was the fifth such meeting to be held to share experiences with respect to North Atlantic Charters and airline traffic between Canada, United States and Europe. Attending this year were representatives from the United States, the United Kingdom, France, Ireland, West Germany and the Netherlands. The new U.S. policy with respect to public charters and the denouncement of the International Air Transport Association's Resolutions on the basis of U.S. anti-trust legislation were major topics of discussion.

The ATC was represented at the annual meeting of the Helicopter Association of America in San Diego, California in late January and early February, 1978. In November, a representative of the Committee attended a Toronto seminar to discuss international transportation of livestock by air. This was the first time that the seminar, which is sponsored by the Animal Transportation Association, has been held in Canada.

During the year representatives of the Committee attended regional meetings and annual meetings of the Air Transportation Association of Canada, the Northern Air Transport Association, the Canadian Owners' and Pilots' Association, and the Royal Canadian Flying Clubs Association.



The Water Transport Committee (WTC) has jurisdiction over transport by water under federal authority through administration of the *Transport Act*. The Act governs the transport of goods and passengers by ship, from one port to another in Canada, within areas proclaimed by the Governor in Council.

The jurisdiction of the Committee is two-fold. Its judicial functions include licensing and the approval of tariffs. In considering applications for water transport licences, the Committee must determine whether public convenience and necessity require the service. All licensees must file a standard tariff of tolls which the Committee has to approve before it can become effective. When a tariff is deemed to be unjust or unreasonable, it is disallowed. The licensee may then substitute a new tariff or the Committee prescribes other tolls.

The administrative authority of the Committee embraces such aspects as the classification of freight, financial and statistical returns and procedures for the filing of tariffs and licence applications.

Other statutes confer additional responsibilities on the WTC.

The Committee also has responsibilities imposed by the *Pilotage Act* which came into force on Feb. 1, 1972. This Act provided for pilotage services to be given in four geographical regions across Canada. It established a Pilotage Authority for each region to establish, operate, maintain and administer, in the interests of safety, an efficient pilotage service.

Each Pilotage Authority is required by the Act to give public notice in the Canada Gazette of each tariff of

pilotage charges that it proposes to prescribe. Any interested person who has reason to believe that any charge in a proposed tariff of pilotage charges is prejudicial to the public interest, may file a notice of objection with the Commission (WTC). It is upon receipt of such notice of objection that the Committee acquires jurisdiction, and the proposed charges may not be implemented until the Committee has conducted an investigation which may include, at its discretion, the holding of public hearings. Upon completion of its investigation, the Committee is required to make a recommendation thereon to the Authority which is governed accordingly.

The *St. Lawrence Seaway Authority Act* empowers this Authority to establish tariffs of tolls, and where such tariffs are not set by agreement between Canada and the United States, they must be filed with the Committee. The tariffs become effective on the date of filing with the Commission.

The *Coasting Trade Exemption Regulations* exempt certain non-Canadian ships engaging in the coasting trade of Canada from Part XV of the *Canadian Shipping Act*. The Committee advises the Minister of National Revenue as to the availability of suitable Canadian ships when vessels of a foreign country are being considered for engagement in the coasting trade.

The Committee also deals with notices of proposed acquisitions made to the Commission pursuant to Section 27 of the *National Transportation Act*, where such proposals contemplate the acquisition of an interest in a water transport undertaking.

Pilotage Authorities

During 1978, all four Pilotage Authorities gave public notice of proposed amendments to their pilotage tariff, in accordance with the *Pilotage Act*. While no objection was filed with the Commission in respect to the tariff proposed by the Pacific Pilotage Authority, there were objections to the tariffs proposed by the three other authorities.

In the case of the Great Lakes Pilotage Authority Ltd., an objection was filed by The Shipping Federation of Canada. An inquiry into the financial affairs of the Authority was held in Cornwall, Ont., in July, followed by a public hearing in Ottawa the same month. The Committee's decision was issued Aug. 31, 1978.

The Atlantic Pilotage Authority gave public notice of a proposed amendment to its pilotage tariff, and objections were filed by Irving Oil Limited, Kent Line Limited, Corner Brook Economic Development Corp. Ltd., Bowater Newfoundland Limited, Dominion Marine Association, The Shipping Federation of Canada, and Clarke Transportation Canada Ltd. Notices of interventions were also received from the Atlantic Provinces Transportation Commission and the Strait of Canso Industrial Development Authority. An inquiry held in Halifax, N.S., in September, was followed by a public hearing in Dartmouth the same month. The WTC issued its decision Nov. 30, 1978.

The Laurentian Pilotage Authority gave public notice of an amendment to its pilotage tariff, an objection was filed by the Dominion Marine Association. After the expiry of the notice period, The Shipping Federation of Canada, upon obtaining leave to intervene, filed an intervention. The Committee is currently conducting its investigation and expects to make recommendations in early 1979.

Shipping Conferences Exemption Act

This Act, which has been in force since April 1, 1971, is due to expire March 31, 1979.

The Committee has been studying the need for the continuation of the legislation, and the extent of its provisions. The WTC conducted an inquiry into the application of the provisions of the Act and, in January, 1978, issued a report detailing its findings.

During the first part of 1978, the Committee chaired an interdepartmental working group charged with the responsibility of preparing draft recommendations for inclusion in the new legislation. These recommendations were forwarded to the Minister of Transport.

The Committee concluded that shipping conferences continue to perform a useful role in Canada's external trades. It also felt that it was advisable that exemption from the provisions of the *Combines Investigation Act* be extended. It also found that there was little evidence of support for increased governmental regulatory powers. In this regard, the WTC expressed the opinion that the Act had basically achieved its objectives and that it could serve as a basis for the replacement legislation. The WTC also felt that there was a need to redefine and clarify the roles of the Canadian Transport Commission and the Restrictive Trade Practices Commission with respect to the monitoring, investigative and enforcement provisions. Modifications to the Act were suggested to protect Canadian shippers' interests and to increase the availability of tariff information to the public. Subsequently BILL S-6, short title *Shipping Conferences Exemption Act 1979*, was introduced in the Senate on Nov. 8, 1978.

Shipping Conferences

As of Dec. 31, 1978 the Commission had on file documents of 50 shipping conferences whose member lines provided service at Canadian ports, a net increase of one from the previous year. The new conference provides service between Thailand and Vancouver, B.C.

The 50 conferences represent a total of 105 lines providing 354 services at North American ports; 71 of these lines offered 242 services at Canadian ports.

St. Lawrence Seaway Late Transit Tariff

In October, 1978, the St. Lawrence Seaway Authority filed with the Committee copies of the St. Lawrence Seaway Late Transit Tariff, which became operative on that date. The tariff was later revoked by the Authority.

Water Transport Services

The Committee completed its examination of the water transport services on the Mackenzie River and other navigable waters in the Northwest Territories, and the report of its findings was released in January, 1978.

Fourteen applications for water transport licences were received by the Committee during 1978, three for the Great Lakes, seven for the Mackenzie River area and four for the Canadian Western Arctic.

Licences were granted to two of the three Great Lakes applicants in respect of five ships.

On the Mackenzie River, licensing authority was granted to six of the seven applicants in respect of 253 ships.

(See Appendix H)

In its Report of Inquiry, January, 1978, the Committee concluded that the carriers who had established a pattern of operations that did not extend to the limits permitted by licence could expect to have their licence terms and conditions altered to conform with the service provided, since any extension was clearly not required by public convenience and necessity. In consideration of the above, the Committee ruled on a number of specific applications.

Lindberg Transport Ltd. and Cooper Barging Service Limited saw their areas of operation reduced in 1978, since their pattern of operations did not extend to the limits permitted by licence. After an appeal to the Minister of Transport, Lindberg Transport Ltd. was granted the operating authority applied for, namely an unscheduled service for the transport of goods dependent of customers' requirements, between ports and places on the Mackenzie River, mainly Hay River, Fort

Simpson, Inuvik, Tuktoyaktuk, Bar "C", Farwell and other Beaufort Sea locations subject to the *Transport Act*.

Streeper Bros. Marine Transport Ltd. applied for an extension to the area of operation authorized in its 1977 licence. This was opposed by Northern Transportation Company Limited. After consideration of the evidence, the Committee found that public convenience and necessity did not require the service and subsequently denied the application. Streeper Bros. asked the Commission to review the Committee's decision. As new facts had been submitted, the Review Committee concluded that a licence should be issued for the vessels applied for, but with a reduced area of operations.

Arctic Transportation Limited's application for 1978 proposed an increase in its operation authority by adding a non-scheduled service for the transportation of goods. An intervention was filed by Northern Transportation Company Limited.

The WTC based its conclusions on the Inquiry Report which stated the "public convenience and necessity could continue to require the provision of specialist services, provided that the operations of the specialist carrier are constrained by terms and conditions which reflect the basis upon which the original application (Kaps Transport Limited) was justified, and which are sufficient to ensure that such services do not constitute an undue commercial handicap to any general carrier serving the route."

The Committee ruled that licensing authority be granted for the vessels applied for, but detailed more specific constraints than was the case in the licence authorized in 1977.

An objection to the application of Little (3) Transport & Salvage Ltd. was filed by Northern Transportation Company Limited. The WTC ruled that the objection was insufficient to prove that a licence, if granted, would exceed requirements for the Lake Athabasca area. Accordingly, a licence was issued to the applicant.

No decision was rendered in respect of an application submitted by Mr. P. Stenne to operate a small scale non-scheduled service on Lake Athabasca as the applicant failed to supply the required information.

Three of four applicants were granted licences to operate 92 ships in the Canadian Western Arctic.

Applications were made by Arctic Transportation Ltd. and Lindberg Transport Ltd. to provide non-scheduled services for the transportation of goods to ports within the Canadian Western Arctic. Northern Transportation Company Limited intervened on both counts, on the grounds that there was insufficient freighting business in the resupply trade in the area to support two licensed carriers.

The Committee noted that the applicants had not applied for scheduled services in contrast with Northern Transportation Company Limited, which provides at least one trip to all major Arctic communities within the regulated area.

The Committee was satisfied however that a requirement for unscheduled services existed in the resource exploration market sector and issued a licence to each of these two companies.

Streep Bros. Marine Transport Ltd. was the applicant denied a licence. This Company applied for a licence to provide a non-scheduled service on a contract basis and an objection was filed by Northern Transportation Company Limited. The Committee concluded that the limited requirements of present and future public convenience and necessity for unscheduled service in the regulated area were currently being met by carriers already licensed, and, accordingly, the application was denied.

Notices of Acquisitions

During 1978, three companies filed notices pursuant to Section 27 of the *National Transportation Act*, of proposed acquisitions of an interest in water transport undertakings. No objections were received. The Quebec and Ontario Transportation Company filed notice of proposed acquisition of five vessels owned by Hindman Transportation Company Limited. Arctic Transportation Ltd. served notice of its intention to acquire all the outstanding common shares of Moosonee Transportation Limited. C.N. Marine Corporation also filed notice of its proposal to acquire all the outstanding shares of Coastal Transport Limited.

Coasting Trade Exemption Regulations

The Committee advised the Minister of National Revenue concerning the availability of suitable Canadian ships with respect to 47 applications for waivers under the regulations.

In six of these cases, Canadian flag vessels were found to be available, while in the case of the 35 others, the Committee recommended that

waivers be granted. In the six remaining cases, the applicants withdrew their applications.

One waiver granted was for a drillship used for coal exploration off the Cape Breton Coast. Sixteen others were for tankers, 12 of which were for carrying petroleum products, one for moving asphalt and three for transporting sulphuric acid.

Six foreign-flag carriers were granted permission to transport coal from the west coast to the east coast of Canada. One carried steel from the Great Lakes to Vancouver and another moved woodpulp from the east coast to the west coast. Two ferry vessels were granted waivers to carry vehicles between Nova Scotia and Newfoundland. However, Canadian registration was arranged in respect of one of them and the applicable duty was paid. Other waivers involved armour stone carriage, general cargo on the Old Crow River, N.W.T., supplies to oil rigs, a railway car carrier on the west coast and a frozen fish carrier on the east coast.

Special Studies and Activities

As in other years, the Committee provided the United States Department of Commerce with a consolidated report of ocean freight revenues and expenses incurred in the United States during 1977 by Canadian shipowners or operators.

Forty-three companies were approached by the Committee and returns received from 35 carriers were incorporated in a report directed to the Department of External Affairs for dispatch to the U.S. Department of Commerce.

The Committee, through its Economics Branch, continued to provide shipping expertise and assistance to the Research Branch of the Commission and to other government departments. Among several studies undertaken, one will provide basic data to Statistics Canada in the preparation of a new index of marine transportation costs.

In addition to undertaking economic studies and analyses in the field of water transportation, the Committee, through the Shipping Services Section of the Economics Branch, maintained up-to-date computerized data on approximately 3,000 Canadian registered cargo vessels and other types of craft engaged in commercial activities in the coasting trade, on the Mackenzie River and in international trades. This data, which is updated on a weekly basis, is used by the Committee, the Research Branch of the Commission and various government departments. The Shipping Services Section also compiled and issued the Committee's Canadian Merchant Fleet Lists, an annual publication giving details on Canadian ships and other types of craft. These lists are widely used in Canada.

The computerized ship/cargo origin and destination data file, which combines information collected by Statistics Canada and Lloyds Register of Shipping, was kept up to date. It includes ship and commodity movements in the Canadian coasting trade, the Canada-U.S. trans-border trade and in Canadian overseas trades.



The Motor Vehicle Transport Committee was the fourth modal committee added to the regulatory umbrella of the Canadian Transport Commission in 1967.

Part III of the *National Transportation Act* deals specifically with extra-provincial motor carrier undertakings and was proclaimed by the Governor in Council in 1970, but is not in effect in respect of any motor vehicle transport undertaking except for the CN Roadcruiser system in Newfoundland, which came under the jurisdiction of the Motor Vehicle Transport Committee in August 1976.

The Committee is more specifically engaged in processing and ruling on applications by motor vehicle undertakings for the transport of goods on Sundays under the terms of the *Lord's Day Act*. It also administers Section 27 of the *National Transportation Act* as it applies to acquisitions of motor vehicle undertakings.

In addition, the Traffic and Tariffs Branch of the Commission administers the *Atlantic Region Freight Assistance Act* (ARFAA) on behalf of the Motor Vehicle Transport Committee. The ARFAA subsidy payments are made to motor carriers for freight transported within and out of the Atlantic Provinces region.

The year 1978 featured substantial increases in most areas of activity that came within the responsibility of the Committee.

Activities

Applications for permanent authority to transport goods on Sunday, under the authority of the *Lord's Day Act*, jumped from two in 1976 to 16 in 1977 and to 33 in 1978. All such applications were the subject of public hearings by the Committee.

Under Section 27 of the *National Transportation Act*, the Committee received 31 notices of proposed

acquisitions of motor vehicle undertakings, a drop of seven from last year, but 10 more than in 1976.

Payments under the *Atlantic Region Freight Assistance Act* rose from \$23 million in 1976 to \$29 million in 1977 and reached a new high of \$33 million in 1978.

In addition, the Committee rendered an important decision in a case involving a proposed rate increase filed by CN's Roadcruiser bus service in Newfoundland and heard arguments in November concerning two other new bus passenger tariffs filed jointly with the CTC.

Lord's Day Act

The Commission is empowered under Section 11(x) of the *Lord's Day Act* to permit work by any transportation undertaking on Sunday that the Commission deems necessary in connection with the freight traffic. In reaching a decision, the Commission is required to have regard for the object of the *Lord's Day Act*—that Sunday be a day of rest whenever possible—and also for the object of preventing undue delay.

Other provisions of the statute allow modes of transport other than bus and truck to carry on certain operations on Sunday. The Supreme Court of Canada has ruled that the only "for hire" trucking operations that can be conducted on Sunday are those authorized by the Commission under Section 11(x) of the *Lord's Day Act*.

There are two types of applications the Committee receives for the transportation of freight traffic on Sunday. They are long term or permanent authorities, and those that cover an emergency situation requiring a truck movement for one Sunday only or for a few Sundays a year.

Requests for temporary authorities develop rapidly and unexpectedly, often during the week in which Sunday operations are deemed to be necessary. In 1978, the Committee granted 288 temporary authorities compared to 148 in 1977 and 109 in 1976.

No less than 29 hearings were required to hear the applications for permanent authorizations. Twenty-two of these were approved and

decisions on the other seven are expected in the new year.

Acquisitions

The Commission is empowered to disallow proposed acquisitions if it finds that they are unduly restrictive of competition or otherwise prejudicial to the public interest. An investigation may be held only if an objection is received from any person, association or other body representing carriers or transportation undertakings affected by a proposed acquisition. If there are no objections to published notices of acquisitions, the Committee closes its file on the matter.

In 1978, for the first time, no objections were registered against any of the 31 proposed acquisitions of which the Commission was notified under Section 27 of the *National Transportation Act*. All files were closed without further action being required on the part of the Committee.

CN Roadcruiser Service

Roadcruiser buses provide the only public surface transport across Newfoundland. In July 1976, following a dispute between the company and the provincial Public Utilities Commission, which then regulated the bus service, the Federal Government by Order-in-Council exempted the CN Roadcruiser service in Newfoundland from the provisions of the *Motor Vehicle Transport Act* (1954) and placed it under the authority of Part III of the *National Transportation Act*, which provides for regulation by the Commission. The exemption of the Roadcruiser service is the first under the *Motor Vehicle Transport Act*, which authorizes the provinces to act as federal regulatory agencies for extra-provincial commercial motor vehicle operators.

In August 1978, the Committee issued a report and decision following hearings in St. John's and Corner Brook into a 15 per cent fare increase implemented by CN for the Roadcruiser service. The Committee found no grounds to disallow the fare increase since, even with the new fares, the Roadcruiser service continued to operate at a loss.

The company filed new rate increases Aug. 1, 1978, for a 20 per cent hike effective Nov. 1, 1978, and another 16 per cent increase effective Feb. 1, 1979.

In the meantime, a ruling by the Committee that it could not postpone a proposed rate increase already filed with the Commission was appealed by the Government of Newfoundland to the Federal Court of Canada. The Court ruled that the Committee had the power to postpone the implementation of the new tariff and the Committee did so at a special hearing held in Ottawa Oct. 31, pending the completion of new hearings into the proposed rate increases. These hearings were held in St. John's and Corner Brook in November 1978 and the Committee's decision is pending.

Atlantic Region Freight Assistance Act (ARFAA)

Under this Act, subsidy payments are made to motor carriers for freight traffic transported within and out of the Atlantic provinces region. The subsidy program was started in 1969 and is similar to the *Maritime Freight Rates Act* (MFRA) which provides payment on railway freight shipments in the same area.

Payments certified for truckers under the *Atlantic Region Freight Assistance Act* during 1978 amounted to \$33,235,208 compared to \$28,169,115 in 1977. Payments under the MFRA were about \$16,000,000.

Claims for Outboard Movements

A total of 900 truckers held qualifying certificates for the subsidy payments, on outbound movements, an increase of 99 from the previous year.

In this category, 1,855 subsidy claims were filed during 1978 by highway carriers. The Commission certified 1,846 claims for payments totalling \$8,542,239.

Since 1969, there have been 12,234 claims filed on outbound freight traffic and of these 11,943 have been certified for payments amounting to \$37,222,525.

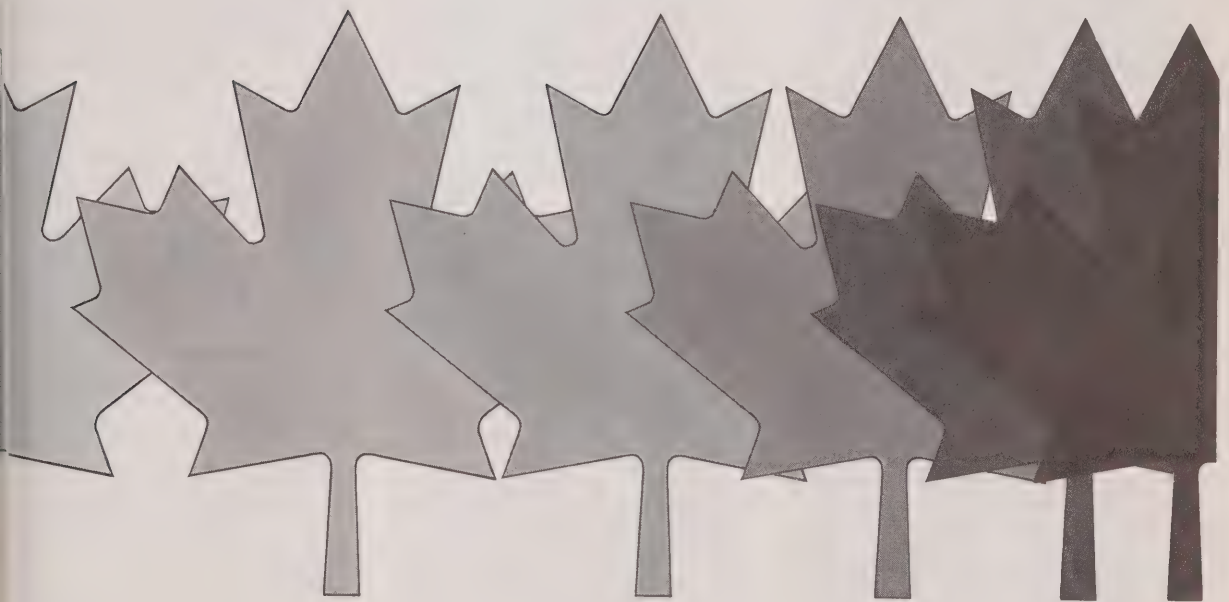
Claims for Intra-Territory Movements

On movements within the "select territory" which comprises the four Atlantic provinces and Quebec points east of Levis and south of the St. Lawrence River, certificates were held by 4,533 truckers, an increase of 307 over the previous year.

There were 11,833 claims filed during 1978 by highway carriers. The Commission certified 11,698 claims for payments totalling \$24,692,969.

The intra-territory subsidy was introduced in September 1970. Since then there have been 73,339 claims, of which 71,324 have been certified for total payment of \$120,758,336.

In both categories, truckers are required to apply to the Commission for a certificate making them eligible to file claims for subsidies on specific freight movements.



The Committee was established by the Commission in 1968. Its overall purpose is two-fold. From a regulatory perspective, it provides advice and contributes to the development and implementation of policies and measures governing all forms of transport, including the economic and legal aspects of transport between Canada and other countries. It also serves as a link by means of which Canadian transportation interests and concerns in both the domestic and international fields can be reconciled.

In the discharge of its responsibilities, the Committee provides participation in the work of inter-governmental and international organizations which deal with transportation matters having an impact on regulatory action. It participates in the negotiation of international agreements affecting the various modes of transport; investigates, examines and reports to the Commission and/or other governmental authorities, when necessary, on the economic effects and requirements resulting from international proposals and from the ratification of international agreements. It formulates and recommends appropriate measures of implementation; and for all these purposes, consults, as required, with other departments or agencies of Canada.

The Committee's activities are conducted by three branches dealing respectively with air, maritime and multimodal transport.

International Air Transport Branch

On behalf of the Commission, the Branch ensures that the regulatory structures and mechanisms governing international air transport services which are developed and embodied in bilateral and multi-lateral agreements, are appropriate to the needs of Canadian users of air transport and serve to maximize the economic benefits to Canada and Canadian air carriers.

The principal activities in which this branch engages to achieve those purposes are:

- involvement directly in the preparation for and negotiation of agreements by assuring the availability, analysis and presentation of appropriate economic data and expert advice from a regulatory perspective;
- assistance with the implementation and administration of agreements by analysis and interpretation of their conditions and operative clauses and the provision of advice on their effect upon Canadian user and carrier interests; and
- representation of Commission and Canadian interests before and in the examination and legal aspects of the work of international and intergovernmental organizations such as (ICAO) the International Civil Aviation Organization.

Bilateral Scheduled Air Services Agreements

Canada now has a total of 38 bilateral air agreements with other countries of which one, with New Zealand, has been abrogated, another with Turkey has not been ratified, while four others, with Argentina, Austria, Venezuela and Barbados, have been initialled only. Additionally, air services to Spain and to Chile are enabled by special permits rather than by agreements. During the year, agreements with the following were negotiated:

Barbados

Two meetings with representatives of Barbados resulted in a new interim agreement valid to April 30, 1979 and renewable by mutual agreement enabling Air Canada to operate scheduled services from Montreal and Toronto to Barbados with local traffic rights between Barbados and Bermuda. Caribbean Airways, the Barbadian airline, will operate between Barbados and Montreal with local traffic rights between St. Lucia and Antigua.

United Kingdom

Two rounds of negotiations were held with the authorities of the United Kingdom to deal with their request for access by British Airways to Vancouver, Calgary and Edmonton and, a transpacific route,

Hong Kong—Vancouver, for Cathay Pacific Airways. Further negotiations are scheduled to take place in London in January 1979.

Scandinavia

Negotiations requested by Norwegian authorities as spokesmen for the three Scandinavian countries centered on access to Toronto by Scandinavian Airlines Systems (SAS). Agreements could not be reached due to the government moratorium on additional access to Toronto because of congestion at that airport.

Portugal

Negotiations conducted with Portuguese authorities on their request for an amendment to their schedule of routes to include access to Toronto for their scheduled airline (TAP) could not be concluded, again because of the moratorium on additional access to the Toronto airport.

Argentina/Haiti

As a result of negotiations conducted in 1977, the Argentine airline, Aerolineas Argentinas, began a scheduled service Montreal—Buenos Aires in March, and Air Canada inaugurated a scheduled service Montreal—Haiti in October 1978.

International Civil Aviation Organization (ICAO) Activities

In 1978, the Branch supplied the head of the Canadian group on the ICAO Panel of Experts on Regulation of Air Transport Service, and prepared and presented a number of working papers. This panel is charged with establishing criteria for the distinction between scheduled and current non-scheduled services, for the regulation of non-scheduled services and for the

regulation of capacity on both scheduled and non-scheduled services. As well, an officer of the Branch continues to be the Canadian Alternate delegate to the Air Transport Committee of ICAO which considers economic matters concerning international aviation and holds three two-week sessions annually.

The Branch represented the Commission during the third meeting of the ICAO Panel on the machinery for the establishment of international fares and rates in November. This panel, organized in response to ICAO Resolution A21-26, is charged with the responsibility of determining whether the IATA rate-setting procedures are detrimental to the users of international scheduled services and whether ICAO could contribute to any improvement. Among other studies the panel is also considering the relationship between air fares and operating costs, and a mechanism for negotiating tariffs.

The Branch, as it has since 1950, continues to provide the Chairman and the Secretary for Canada's National Facilitation Committee, a sub-committee of the Federal Government's Interdepartmental Committee on Civil Aviation, and to maintain the responsibility the Committee has been given to co-ordinate the Canadian response to initiatives by ICAO in the field of facilitation.

Bonn Declaration on Terrorism

The July, 1978 Summit Meeting of the Heads of States and Governments of seven countries, including Canada, resulted among other things in the Bonn Declaration on Terrorism, more specifically on aerial hijacking. This Declaration calls for sanctions in the form of cessation of flights against a country which refuses extradition or prosecution of hijackers of aircraft or does not ensure the return of a hijacked aircraft.

Because the application of measures required by the Declaration could affect the operation of international air services licensed by the Commission, and certain aspects of bilateral air service agreements to which Canada is a party, the Branch assured participation in the meetings of the group of specialists charged with developing effective means of implementing the Declaration, in Bonn in August and in Ottawa in October 1978. In this way the Commission, through the Branch, was able to contribute directly to the clarification and establishment of procedures required for the purposes of the Declaration.

Negotiations on Charter Air Services

The Branch represented the Commission and participated in multilateral and bilateral negotiations on charters at the Fourth and Fifth Tripartite meetings (Canada/U.S.A./European Civil Aviation Association, ECAC) in Washington in March and Ottawa in November/December, 1978. Discussions involved North Atlantic charters and reduced fares on scheduled services. The Branch contribution to the discussions was an exposition and clarification of the role of multilateralism and bilateralism in the context of North Atlantic air services co-operation. The Branch also provided a member of the Canadian delegation to bilateral negotiations on charters with the U.K., Barbados and Portugal. The discussions with the U.K. were primarily concerned with amendments to the charterworthiness rules applicable to charters originating in the U.K. and in Canada.

International Maritime Transport Branch

The Branch provides to the ITPC a continuous analysis of the major factors at the international level affecting maritime economic policy and impact upon shipping, mostly foreign flag, which serves the import and export trades of Canada. Positions taken by the Committee respecting economic regulatory policy are presented by the Branch during formulation of Canadian governmental positions and through

participation at international multilateral negotiations. Reports on the economic benefits to Canada of international maritime agreements are made to the Committee.

Early in 1978, the Branch represented the Commission on the Canadian Delegation to the UN-sponsored Diplomatic Conference on the Carriage of Goods by Sea, assisting in the revision of the 1924 "Hague Rules" and the 1968 "Visby Protocol". The new rules, known as the 1978 "Hamburg Rules," provide a much clearer and more comprehensive agreement on the respective rights and duties of shippers and carriers. In preparation of the Canadian position, the Commission had published a study of the unit values (dollars per pound) of all Canadian import and export trade by sea and, more particularly the unit values of cargo moving by sea in containers. Briefs were received from industry, notably from the Canadian Maritime Law Association and a broad study of the juridical implications of the proposed new Convention was commissioned.

At the Hamburg Conference, Canada abstained on the final vote adopting the Convention, in part because the carriers' limitation of liability was set below the 70-80% level of reasonable coverage for these containerized cargoes and partly because of the inflexibility of the agreement on the question of when a carrier's negligence would break that limitation figure. A report on the 1978 Hamburg Rules has been circulated by the Branch to industry for comment on some options for a future revision of Canadian law.

During the year, the Branch represented the Commission on the Canadian delegation at a series of multilateral meetings, on maritime economic matters, convened by the OECD. In two respects the issues being debated by maritime experts of Canada's major trading partners are of significant importance to Canada.

In the first instance, it is the shipping of the OECD countries on which Canadian import and export trade performance relies in the absence of a Canadian flag merchant marine and, in the second instance, it is within the OECD that the industrialized countries formulate a common position vis-à-vis the competing economic aspirations of the Third World developing countries and those of the Soviet bloc.

The Branch continues to represent the position of the Committee in the formulation of a Canadian position on maritime economic matters at OECD on subjects as diverse, yet ultimately linked, as a common expression of maritime policy, the status of flags of convenience, competition from state-trading countries, unilateral cargo reservation, (possible) EEC ratification of the UN Code of Conduct for Liner Conferences, marine insurance, the oil tanker crisis of overtonnage and improvements in marine statistics.

Similarly, during 1978, the Branch represented the Commission on Canadian delegations at multilateral meetings convened by the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) to consider flag of convenience shipping and the effect which this might have on the greater development of merchant marines in Third World countries. Recognizing that over a third of Canadian imports and exports by sea is carried by this kind of shipping and that it offers a competitive lever in the world marketplace to keep transportation costs within reason, the Branch has made a number of analyses of a confidential nature as a contribution to the development of a Canadian position. With these and other trade considerations in mind, a Canadian position has been formulated; this lies somewhere in the middle ground between the protectionism of fledgling national carriers and the philosophy of short-term cut rate advantage to shippers. The Committee, however, has not heard the last of this issue and the Branch continues to monitor it both at the international policy level and at the level of the actual use of flag of convenience ships for Canada's overseas trade.

Finally, the Branch has been active in the promotion of an improved system for the collection and analysis of maritime statistics in Canada as a parallel to its interests in this field at the international level. Maritime statistics being at the heart of Commission economic research and the analyses done by the Branch, it should come as no surprise that it is in this area that some considerable room for improvement is clearly seen.

International Multimodal and Facilitation Branch

The Branch, on behalf of the Commission, maintains continuing analysis and assessment of international economic and legal regulatory matters affecting transportation by multimodal means into and from Canada, and represents the Commission during formulation of Canadian positions and negotiations at international meetings on matters having economic impact on multimodal transport operations.

The Branch continues to represent the Commission on the Canadian delegations to the sessions of the Intergovernmental Preparatory Group (IPG) which has been organized under the auspices of the UNCTAD. The purpose of the IPG is to elaborate a preliminary draft of a Convention on International Multimodal Transport of Goods for consideration at a diplomatic conference in 1979. The discussions at the Fifth Session, held in September–October 1978 in Geneva, focussed mainly on the liability régime of a Multimodal Transport Operator (MTO) and the drafting of provisions of such a régime to be incorporated in the draft convention. It marked a distinct and positive move towards a convention because a substantial framework of a draft convention is now virtually complete.

A distinctive element of the agreement on liability reached so far is the concept of "through liability" for goods moving by two or more modes of transport under a single contract of carriage. This makes the MTO responsible for the goods from the time he takes the goods in his charge to the time of their delivery and therefore the only person directly responsible to the consignor/consignee. Under the traditional practice, governed by unimodal transport conventions, liability is generally segmented with each unimodal carrier responsible for its leg of the multimodal journey.

Another distinctive element agreed on is the principle of presumed fault, which places the burden of proof of no liability for concealed damage on the MTO, i.e., damage that cannot be found to have occurred at a specific stage of the multimodal transport. The UNCTAD Secretariat has determined that in the experience of some experts this type of damage accounts for anywhere from 40 to 60 per cent of liability claims. This principle makes the MTO liable if the occurrence, which caused the damage took place while the goods were in his charge, unless the MTO proves that he, his servants agents or sub-contractors took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences.

All participants agreed in principle on the general basis of liability and all proposals tabled during the session contained identical ideas with regard to loss or damage resulting from delay in delivery of the goods and to concealed damage. It was agreed that in both cases the provisions of the draft multimodal convention should apply. However, it was not possible at the Fifth Session to reach agreement on the system of liability to be applied where the loss or damage took place on a known stage of the multimodal transport and differences between the supporters of network, modified uniform and mixed systems remain to be resolved.

During 1978, the Branch, on behalf of the Commission developed a detailed discussion paper on the liability system of the MTO with the co-operation and advice of other interested government departments, the paper was presented at a meeting of the Special Group on International Organizations of the OECD Maritime Transport Committee in June. The paper was also the subject of consultation with Canadian shippers, carriers of all modes, freight forwarders and insurance companies. As it was generally well received, it was subsequently tabled as a Canadian proposal at the fifth IPG. The Canadian proposal was accepted as descriptive of the mixed system and one of three proposals for the consideration of the IPG during the Sixth Session, scheduled for early 1979.

The plenipotentiaries conference for adoption of the draft Convention on International Multimodal Transport of goods is presently scheduled to be held in late 1979 or 1980. The Commission will continue to keep Canadian industry informed and consult with all interested parties on the subject.

The Branch, represented the Commission in the ongoing inter-departmental activities and industry consultation in preparation of the Canadian position to the second meeting of the UNCTAD Ad Hoc Intergovernmental Group on Container Standards for International Multimodal Transport in Geneva, November 1978 and on the Canadian delegation at this meeting. Developing countries along with the socialist countries, have taken a position that governments should enter into a legally binding international agreement on container dimensions and load ratings based on the current ISO standards. The developed countries do not feel it is necessary for governments to become directly involved in these matters. No agreement was reached nor, at present is the course of any further international action predictable. The Branch will continue to monitor any international initiatives in this area with particular reference to the economic aspects and their impact.

The Branch, also continued to represent the Commission and co-operate with the Transport Canada in matters related to implementation in Canada of the International Convention for Safe Containers and the draft regulations.

With the objective of facilitating multimodal transport, the Branch continues to represent the Commission's views and work with industry through the Canadian Organization for the Simplification of Trade Procedures (COSTPRO) in efforts to simplify and streamline transport documentation. This involves participation in the work of the Interdepartmental Committee on Trade Distribution Systems in preparing the Canadian position for meetings of the ECE Working Party on Facilitation of International Trade Procedures. The Branch also participates in the International Functions Committee of the Transportation of Dangerous Goods Secretariat in preparing the Canadian position for the ECE Group of Experts on the Transport of Dangerous Goods.



Part II of the *National Transportation Act* (NTA), which confers both judicial and legislative powers to the Commission over commodity pipelines was brought into effect by Cabinet proclamation Feb. 1, 1972. It is with regard to these powers and under the provisions of Section 24 (1) of the NTA that the ad hoc Commodity Pipeline Transport Committee (CPTC) exists.

A commodity pipeline transports any commodity or product or combination of commodities or products, excluding pipelines whose sole function is to transmit liquid or gaseous hydrocarbons. In simple terms, a commodity pipeline operates like an oil pipeline. Instead of transmitting oil, however, most commodity pipelines transport a mixture of water or other liquids with granulated material such as iron ore, coal, potash, sulphur or other mineral products. Commodity pipelines are nevertheless not restricted to the transport of such mixtures. Liquid anhydrous ammonia pipelines, for instance, also fall within the Commission's jurisdiction. As well, the liquid part of the pipeline mixture can be oil; in this situation the Commission shares its jurisdiction with the National Energy Board and such a pipeline is referred to as a combined pipeline.

The Commission's jurisdiction is restricted to commodity pipelines connecting a province with one or more provinces, or extending beyond provincial boundaries. The Commission's judicial power involves the issuance of certificates of public convenience and necessity to construct and operate a commodity pipeline. A second judicial power involves the filing, disallowance, substitution or prescription of tariffs.

Commodity pipelines can be classified as short-distance or long-distance systems. The difference is mainly that the longer system usually has auxiliary pump stations. The shorter system is usually an in-plant type of operation such as a pipeline disposing of sand-tailings in a mining operation. The longer system is usually more correctly defined as a true transportation system and is the type of pipeline most likely to fall under the Commission's jurisdiction.

There are many short-distance commodity pipelines operating in Canada. These have operated, in some cases, since the early 1900's. The concept is therefore not new. Canadian industry and governments have given serious consideration to long-distance commodity pipelines since the later 1950's. Such consideration has involved a great deal of small and large scale pilot plant research into the physical characteristics of moving coal, potash, sulphur and iron ore by pipeline in mixture with oil or water. Much of this work has been initiated and funded by the Canadian Transport Commission. The private sector has expended large sums of money in assessing technical feasibility and economic viability of specific commodity pipelines to connect remote resources to markets or to assess an alternative competing mode of transport with more conventional rail systems—particularly in terms of negotiating rail rates.

Despite the long history of technical success and the more recent understanding of the economic advantages of long-distance pipeline haulage of solid commodities in other parts of the world, particularly the United States, such large systems have not as yet materialized in Canada. Although several proposed systems

have shown promise, all of the circumstances necessary to yield a viable system have not occurred. In very simple terms, proposed long-distance systems have not been realized due to lack of sufficient long-term volume to yield the economies of scale inherent to this highly capital intensive transportation system.

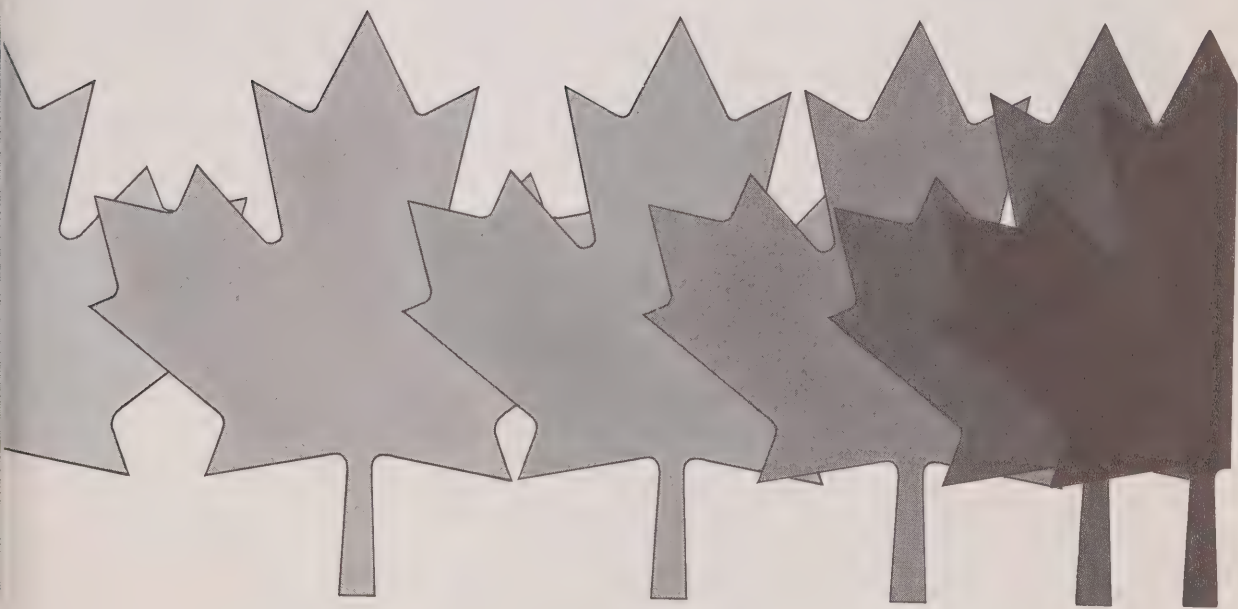
CPTC has heard and rendered a decision related to one potential long-distance system. This case involved the acquisition of up to 50 per cent of the capital stock of Commercial Solids Pipeline Company by Canadian Pacific under Section 27 of the NTA. This company allegedly was planning to construct and operate a commodity pipeline moving sulphur from Alberta to Pacific ports. As well, the Committee conducted a significant amount of preparatory work for a pending application to construct an anhydrous ammonia pipeline from Alberta to the mid-western United States in 1976. However, this latter pipeline was subsequently not constructed.

Due to the nature of pipeline financing and capital cost escalation problems, arising from construction delays, the Committee has, since 1972, maintained itself in a state of readiness to deal quickly with certificate applications. To this end, a series of rules and regulations have been prepared to assist applicants and the Committee to expediate hearings. As well, a constant monitoring of domestic and international development in the areas of technology, economics and applications of the concept has been carried out. In particular, continuing discussions with government and industry concerns in Canada and the United States have taken place on subjects related to construction and design standards, regulations and policy implications pertaining to potential commodity pipelines.

Because of this work, the Committee has become recognized as a center of excellence on the subject and has provided many people in government and industry with timely information. In particular, the Committee has been able to advise those involved in assessing the viability of such systems, through personal contact and by attending national, international conferences and work shops.

It is important to note that with any large volume mode of transport, potential for new construction or expansion is coincident with activity in the primary production sector. Because of the downward trend in mine development in the last few years, interest in commodity pipelines has waned. Even with this slowdown, however, there are currently several major industrial investigations into the potential use of pipelines to transport coal and potash over long distances. As well, with potential growth in iron ore production, several major possibilities will no doubt be re-opened as may also be the case for an anhydrous ammonia system if U.S. markets for this commodity pick up.

Each of the major potential commodity pipelines would have a resounding influence on the fabric of the national transportation system. Such systems offer the only competitive threat to long-haul shipments of primary resources by rail. For these reasons, the Committee's stance of waiting in preparedness is considered in the national good.



Under Section 63 of the *National Transportation Act*, the Canadian Transport Commission "may review, rescind, change, alter or vary any order or decision made by it, or may re-hear any application before deciding it." Each modal committee may, on its own motion, review its orders or decisions; but when an application is made for a review of a Commission order or decision, or when the Minister of Transport on appeal from a decision or order directs that a review be carried out, the matter is referred to the Review Committee.

This Committee is usually comprised of the Chairman of each of the other Committees, with the Commission Vice-President as Chairman. However, a Committee member will refrain from sitting in review of a decision or order in which he/she had earlier participated.

Except where it rules that a public hearing is necessary, the Committee considers only written pleadings in respect of applications for review. Any application must be submitted to the Committee within 30 days of receipt of the order or decision in respect of which a review is sought, with copies served on all parties to the original application; the latter then have 30 days from receipt of the application in which to intervene in favour of, or against it. The applicant, upon receipt of an intervention, has 10 days within which to reply to the intervention. If circumstances warrant it, these periods of time are enlarged or abridged. When pleadings have been completed, the matter is then considered by the Committee.

When it considers an application, the Committee first determines whether the order or decision is one which is reviewable. This occurs when new and relevant facts have arisen which could have had a bearing on the modal committee in issuing its decision or order. The Committee will also review a decision or order if it is shown that the modal committee erred in its application of the law, or in respect of the facts, or if it is shown that the modal committee breached the rules of natural justice, or if there is an important matter of principle at stake.

Once the Committee has acknowledged that there is a *prima facie* case for review, it may itself deal with the matter or it may refer it back to the modal committee. As a general rule, it is only when there is new and relevant evidence that the Review Committee will refer the matter back to the modal committee.

During 1978, 80 applications for review were filed with the Committee; in addition, 17 applications were carried over from the previous year, for a total of 97 applications. Of these, three were withdrawn; 41 were denied, there being no grounds justifying a review; 35 applications resulted in a review of the original decision or order; 18 applications had not been considered by year-end, the pleadings not being complete.

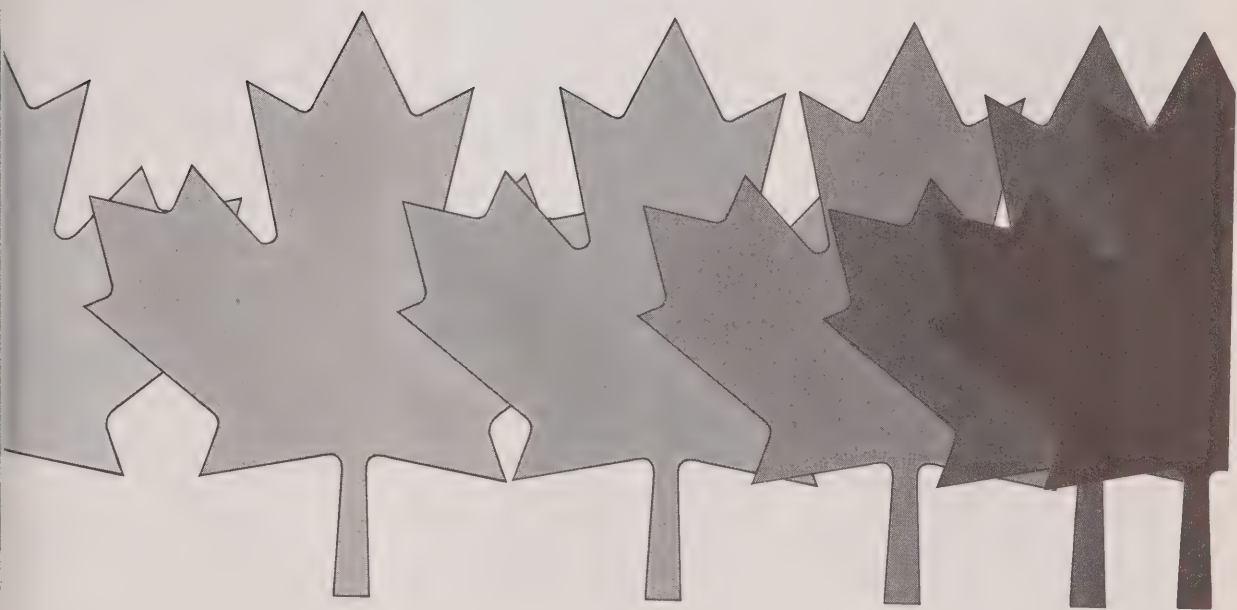
Of the 35 cases in which a review took place, six cases resulted in a confirmation of the original order or decision, and 21 cases resulted in a modification or rescission of the

original order or decision. At year-end, five cases referred to the modal committee to conduct the review had not yet been decided; three other cases were still under advisement by the Review Committee itself.

The Committee held two public hearings in 1978.

Other avenues of appeal that are open to a party who is dissatisfied with a Commission decision or order, are the Federal Court of Canada, the Governor in Council, and in some instances the Minister of Transport.

The Minister of Transport delivered 19 judgements during 1978, on appeal from a decision or order of the Commission. Of the 19 appeals, seven were dismissed, nine resulted in a modification to or rescission of the original decision or order and three cases were referred back to the Commission for review. By year-end, the Commission had not yet disposed of the three cases referred to it by the Minister.



The role of research in the work of the Canadian Transport Commission was fully recognized when the Commission was established in 1967. The research requirements imposed on the Commission were outlined in Section 22 of the *National Transportation Act*, and Section 7 of this Act required that one of the commissioners should serve as a Vice-President "charged with the superintendence of the programs of study and research". The Research Branch was established and developed in the late sixties and early seventies and, by 1975, had reached its present size of some 60 professional staff.

The Research Branch exists to provide effective research input to the activities of the modal committees of the CTC and to respond to requests from Transport Canada made under the provisions of the 1967 *National Transportation Act*. Some two-thirds of the staff resources of the Branch are used to meet the research needs of the Commission committees. The research projects are, for the most part, in response to explicit requests from the modal committees. However, the Branch also identifies areas in which research appears to be needed and proceeds with studies subject to the approval of the modal committees.

Approximately one-quarter of the Branch resources are currently used to meet requests emanating from Transport Canada and other government departments. The major research in this area at the present time is a study of railway costing methodologies, undertaken in response to a 1977 Order-in-Council, and proceeding under a Steering Committee consisting of Transport Canada representatives and CTC

commissioners. In addition to a number of minor projects, work for Transport Canada has also included participation in studies of competition in the air and highway modes; econometric assistance in the forecasting of freight demand; work on international air charter policy; computer simulation of the costs of grain transport; and examination of the limitations on ship-owner liability. The Branch has also assisted in its areas of expertise on studies underway in interdepartmental committees and in other government departments, including Agriculture, Indian and Northern Affairs and the Canadian International Development Agency.

The remainder of the staff resources of the Research Branch is used in a variety of activities including anticipatory research on longer term transport projects; the production of informational brochures such as consumer guides to air travel; and, inevitably, the general administration of the Branch.

The Branch is headed by an Executive Director who reports to the Vice-President, Research. The organization is in five sections, but there is also an additional group set up on a temporary basis to deal with the extensive research requirements of the railway costing study. Three of the sections of the Branch serve the direct needs of the CTC committees and respond to demands from Transport Canada and interdepartmental committees.

Freight studies specializes in the area of rail and other bulk freight transport; Passenger and Aviation Economics specializes in the air mode and in rail passenger transport; and Transport Industries Analysis deals with the highway and water modes and with international multimodal transport. The two support groups are Economic and Social Research, providing specialized technical studies and inputs, mainly in the areas of economics, econometrics and social impact; and Computer Systems and Research Support, providing computer expertise and publications services for the Commission as a whole.

It has always been the Commission's policy to place as much as possible of its research work in the public

domain. This avoids duplication of research work, and the Research Branch itself benefits from examination of its work by experts outside the government service. During 1978, the Research Branch made 24 publications available to the general public. In response to reader requests, 35,000 copies of reports produced in 1978 and previous years were distributed. These figures relate only to formal research reports. There was also a wide distribution of Research Branch informational brochures produced as consumer guides to air travel, which are to be followed by comparable publications in other modes. (See Appendix I)

The following is a more detailed review, on a modal basis, of some projects representative of the scope of research activities carried out by the Branch.

Rail Transport

In the area of rail passenger services, the Research Branch continued to have a major involvement in providing research assistance to the Railway Transport Committee. This assistance included comprehensive analysis with regard to the Preferred Plan for Easter Transcontinental Passenger Train Service, which was issued by the Committee in late 1978, and staff support at public hearings on regional passenger services in Northern Québec.

Background papers ranged from traffic forecasting and network analysis to surveys of user attitudes. Research work was also carried out in anticipation of public hearings to be held on regional services in Western Canada and the Québec/Windsor corridor.

With respect to rail freight matters, the Branch has provided research support at public hearings on CP Rail's application to double track its main line at Lake Louise on its Mountain Subdivision in Alberta.

Assistance was given to the Committee in carrying out background work necessary for the resumption of hearings on Conrail's application to acquire the Detroit River Tunnel and other assets in Canada. Economic and social data were compiled relevant to abandonment decisions on Prairie branch lines and the Branch's simulation model of grain collection costs was used extensively to assist the work of the Prairie Rail Action Committee.

The study of railway costing methodologies which was initiated in 1977 continued to make heavy demands on Branch resources in 1978. The Final Phase I report, which reflected the comments of the provinces and the railways, was submitted to the Minister of Transport in October 1978. The work program for Phase II will be completed in the spring of 1979.

The Commission was asked by the Minister of Indian and Northern Affairs to participate in an inter-departmental task force to evaluate the financial problems of the White Pass & Yukon Railway in view of its multi-million dollar request for aid. The Research Branch represented the Commission on this task force and provided a major input.

Computer support to the Railway Transport Committee included the establishment and maintenance of three major inter-related data bases relating to the Committee's safety programs, and the upgrading of current systems for data management to permit more efficient processing of passenger and branch line subsidy payments.

Air Transport

Research Branch activity in the air mode included the preparation, at the request of the Air Transport Committee, of a working paper on the air transport requirements for express and courier shipments; a preliminary assessment of the impact of the proposed amendments

to the charter regulations on air cargo; and a paper reporting on the monitoring of low price air fares, namely Advance Booking Charters (ABC), Inclusive Tour Charters (ITC) and Canada Charter Class Fares (CCCCF).

A study of productivity in the airline industry was completed and work is currently underway on the difficult problem of analysing economics to scale in this industry. The Branch is carrying out a program of work related to competition in Canadian domestic and international air transport on behalf of an inter-departmental committee, chaired by Transport Canada.

During 1978, the Branch completed an in-depth review of the Aviation Statistics Centre's information system. Development of a system to automate the licensing procedures of domestic carriers and produce the Domestic Air Carriers Directory was undertaken for the Air Transport Committee.

Water Transport

In the field of water transportation, the Branch prepared a number of working papers dealing with Shipping Conferences operating in the Canadian trades. These had been requested by the Water Transport Committee for use as background information by the inter-departmental committee examining the *Shipping Conferences Exemption Act*.

In the area of computer and systems support, data bases developed on Canadian shipping are now in operation to support the administration of coastal shipping regulations.

Highway Transport

For the Motor Vehicle Transport Committee, research consisted of assistance relating to rate increases filed by the CN Roadcruiser bus service in Newfoundland, including a study comparing the Ontario Northland and Roadcruiser bus services.

The Research Branch was also asked to participate in studies on the trucking industry for the inter-departmental committee on competition in transportation which is

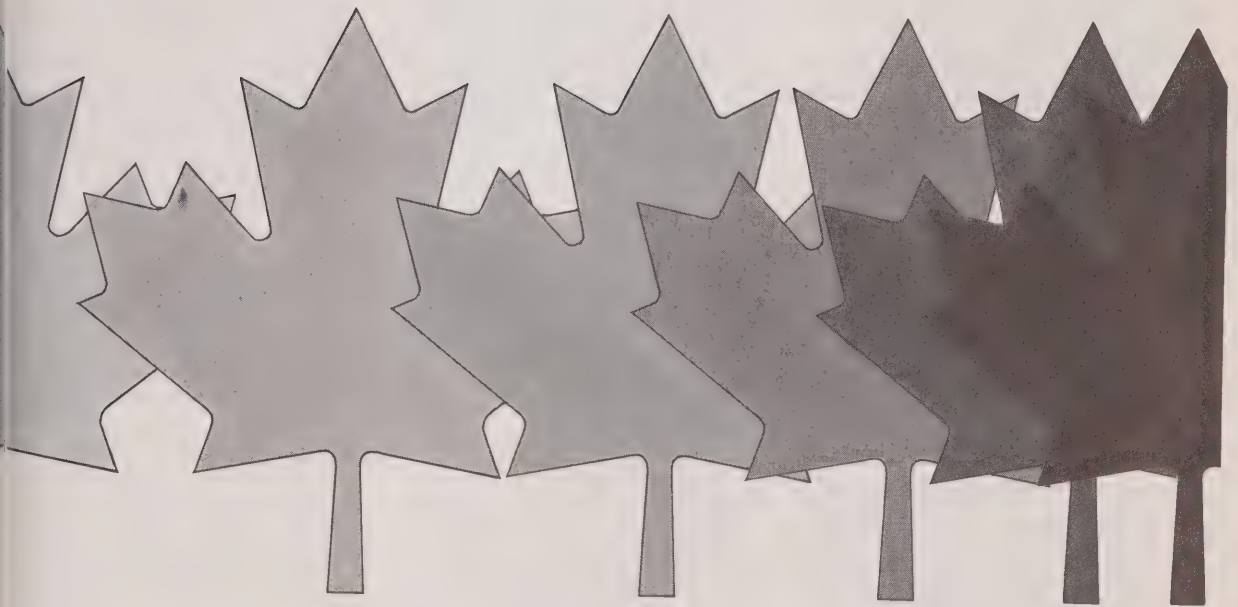
chaired by Transport Canada. Terms of reference were developed in June 1978, and two major studies bearing on the cost structure and the effects of regulation on the Canadian trucking industry are in progress.

International Transport

In matters of international aspects of transport, the Research Branch supplied considerable research assistance for bilateral air negotiations with Portugal, Barbados and the United Kingdom.

For example, research support was provided in the forecasting of travel demand between Canada and the United Kingdom, the development of costing methodologies for analyzing route proposals, and the assessment of route proposals as submitted by both Canadian and British negotiators.

The final report of a study of the marine insurance industry in Canada was published in April, 1978. The Branch also examined the limitation on shipowners' liability in response to a request from the Canadian Coast Guard. The study determined the implications for Canada of ratifying an international convention on the limit of the total liability, in any one instance, of shipowners and ship operators in respect of damage to third parties.



The Branch reports to the Vice-President, Research. Its primary function is to provide advice and assistance to modal committees on regulatory matters before the Commission. The staff also provides assistance to other Federal Government departments, industries, associations and agencies. The Branch consists of two divisions. They are Tariffs and Subsidies Control Division and the Traffic and Tariff Studies Division.

Tariffs and Subsidies Control Division

The Tariffs Control Section of the Division is responsible for ensuring that all tariffs and tolls issued by federally regulated railways, railway express companies, water carriers, motor vehicle undertakings and international bridge and tunnel companies are compiled, issued and filed in accordance with the provisions of the *Railway Act*, the *Transport Act*, the *National Transportation Act* and Regulations of the Commission. It also provides an area of expertise on the interpretation and application of such tariffs.

The Subsidies Control Section of the Division administers the Atlantic Region Freight Assistance Program in accordance with the provisions of the *Maritime Freight Rates Act*, the *Atlantic Region Freight Assistance Act* and Regulations. It is also responsible for the verification of claims submitted by railway companies on export grain and flour movements under Section 272 of the *Railway Act*.

The *Maritime Freight Rates Act*, which has been in force since 1927, authorizes subsidies to rail carriers in the Atlantic Region, on movements of designated traffic performed by such carriers within the "select territory" and westbound from the "select territory" to destinations in Canada. Such subsidies are paid in recognition of reductions in

freight rates imposed by the Act. The "select territory" comprises all rail lines east of Diamond and Lévis, Qué. and south of the St. Lawrence River in the provinces of Quebec, New Brunswick, Nova Scotia, Prince Edward Island and Newfoundland.

The *Atlantic Region Freight Assistance Act*, which has been in force since 1969, authorizes the disbursement of subsidy to truckers on westbound movements from the "select territory" to points in Canada outside the "select territory". Such subsidies are similar to those paid rail carriers under the provisions of the *Maritime Freight Rates Act* on westbound movements. The Act also authorizes the payment of special assistance to carriers on movements performed within the "select territory".

All subsidies are disbursed in accordance with regulations prescribed by the Governor in Council as follows:

1. The *Atlantic Region Freight Assistance Regulations*, which relate to movements performed by truckers from points within the "select territory" to destinations in Canada outside the "select territory".

2. The *Atlantic Region Special Transportation Assistance Regulations* which relate to movements performed by truckers between points situated within the "select territory". These Regulations were revoked by the *Atlantic Regional Special Selective and Provisional Assistance Regulations* effective Sept. 1, 1978.

3. The *Atlantic Region Selective Assistance Regulations*, which relate to movements performed by truckers, railways and railway express companies on designated commodities from points within the "select territory" to destinations in Canada outside the "select territory".

4. The *Atlantic Region Special Selective and Provisional Assistance Regulations*, which relate to movements of designated commodities between points situated within the "select territory". These Regulations, which came into effect on Sept. 1, 1978 made a number of significant changes in the application of the

subsidy program, on "intra select territory" movements, which are outlined below:

- (a) cancellation of the *Atlantic Region Special Transportation Assistance Regulations*;
- (b) cancellation of the application of the *Maritime Freight Rates Act* on "intra select territory" movements;
- (c) subsidy to be paid to truckers, railways, railway express companies, water carriers and air carriers;
- (d) *Special Selective Assistance* to be paid on the eligible movement of designated goods which have been grown, harvested or subjected to a manufacturing process within the "select territory" providing carriers reduce their normal rates on such movements by 15%; and
- (e) *Special Provisional Assistance* to be paid on the movement of goods not eligible for *Special Selective Assistance* for a period of one year to terminate Aug. 31, 1979, providing carriers reduce their normal tolls on such movements by 7½%.

Rapeseed Case

On April 3, 1978 the Railway Transport Committee issued an order updating minimum compensatory rate levels on rapeseed products in conformity with provisions of Order-in-Council P.C. 1976-894, to reflect the increases in railway costs since November 1976.

Such rates apply to rapeseed oil and meal originating in Western Canada and moving to domestic markets in Eastern Canada, plus export movements of such traffic through ports in Eastern and Western Canada. In addition to this, 13 Orders were issued prescribing minimum compensatory rates for new movements which occurred during the year.

In July 1978, the RTC issued an order adopting a report on an application by Canada Packers Limited concerning the prescription of minimum compensatory rate levels on movements of rapeseed oil processed at their refinery in St. Boniface, Man. This application was referred to in the Commission's Annual Report for 1977.

The report recommended that the applicants be granted the relief sought in the context of the points of law involved. The Committee subsequently ordered the establishment of stop-off and transit provisions, at minimum compensatory levels, on rapeseed oil for processing and reshipment at Winnipeg, Man. In addition, specific rates were established on line-haul movements of rapeseed oil as required by the applicants.

Traffic and Tariff Studies Division

The main functions of this Division are to administer, direct, review and edit the programs of research and analysis with respect to activities of the Traffic Studies, Special Studies and Tariff Studies sections. The Division also provides direct assistance and/or advice to other divisions, committees and branches as well as to other Federal Government departments, industries, associations, agencies and any enquiries emanating from the general public.

This report is broken into various sections, and it should be noted that there is an overlap between all these sections in preparing studies, statistics and data as enumerated above.

Special Studies Section

Special studies were conducted on three freight rate applications under section 23 of the *National Transportation Act*. This section provides

that any person may "...apply to the Commission for leave to appeal the act, omission or rate..." of a carrier or carriers on grounds that there may be prejudice to the public interest.

The applications before the Commission were as follows:

McIntyre Mines Ltd. (rates on coal shipments from its Alberta mine to North Vancouver for export to Japan) A preliminary staff investigation, commenced in 1977, was updated and finalized in 1978, and several other studies dealing with various aspects of the coal industry were also completed.

Western Canada Pulp Mills: Staff investigations continued from 1977 through 1978 and staff reports were initiated on two separate applications; one related to incentive rates applicable to woodpulp traffic shipped from Canadian origins to destinations in Canada and the United States; the other dealing with the relationship between rates applicable to woodpulp shipped by rail from Western Canada to United States destinations.

The Special Studies Section also completed a study of the transportation and marketing aspects of the aggregate industry and participated in an interdepartmental study of perishable food products co-ordinated by Agriculture Canada.

Traffic Studies Section

The Traffic Studies Group is responsible for the investigation, analysis and the submission of recommendations to modal committees on matters dealing with traffic flows, distribution and conditions of carriage. Assistance is also provided to other sections of the Traffic and Tariff Studies Division, the Commission and government departments with respect to traffic flows.

Cost Studies

Conrail—Consolidated Rail Corporation of the United States applied in 1976 for approval to acquire its Canadian assets and lease holdings of Penn Central Corporation. A certificate of public convenience was required to operate these assets and certain information was requested from the applicant when hearings on the matter adjourned in March 1977. This

Section is currently working on the investigation related to the information requested.

CN Roadcruiser (Newfoundland)

CN filed rate increases in late 1977 for their "Roadcruiser" bus service in Newfoundland and the Motor Vehicle Transport Committee conducted hearings. In 1978, a staff investigation was conducted into various tariff questions raised during the hearings.

North Vancouver Switching

A dispute occurred in 1978 between CP Rail and CN, concerning conditions and charges for the movement by CN of CP Rail traffic to port facilities in North Vancouver. A number of shippers complained that they could suffer a drop of export sales because of the dispute. CN applied to the Commission under Section 285 of the *Railway Act*, which allows CTC to order joint rates and divisions. A staff investigation was conducted and assistance provided by way of mediation between the two disputants. An agreement was reached in July. The CN application was subsequently withdrawn.

Columbia Containers (Demurrage)

Columbia Containers applied, under Section 23 of the *National Transportation Act*, for relief from demurrage rules of the railways, which allowed only 48 hours "free time" before assessment of charges for holding railway freight cars. A staff investigation was carried out and a report was prepared for the Railway Transport Committee. Hearings were held in October and a bench decision was delivered at that time.

Abandonment of Tring Subdivision

Advice and assistance was provided to the Vice-President, Research during and subsequent to the hearing on this matter.

Commission Projects

The *Anti-Inflation Act* of 1975 and a subsequent Order-in-Council directed the Commission to monitor increases in railway revenues to assure that railways' net income remained within the anti-inflation guidelines on prices and profits. Anti-Inflation Report No. 4 was issued in December 1978. This report covered the operation of CN and CP Rail, and both were found to be within the guidelines.

Development Projects – Information Systems

Standard Point Location Code – The Traffic and Tariffs Branch completed the development of the Standard Point Location Code (SPLC) in 1978. The SPLC is a six-digit numeric code designed for carriers and users of transportation services to identify shipping, receiving and routing points for over 17,000 locations in Canada. In conjunction with this project, the Branch has released a 690-page, three-volume reference manual and a blueprint series consisting of sixteen maps covering all of Canada.

Commodity Code Reconciliation – The Traffic Studies Section is working on a reconciliation of the numerous commodity code structures in use throughout the transport industry. The object of this study is to achieve a comprehensive transport data base and to enable viable comparisons amongst the multitude of transport statistics available.

Market and Industry Related Studies

Price Indices – The Traffic Studies Section is assisting Statistics Canada in this project by providing them with historical rail traffic data concerning revenue freight movements in Canada. The objective of this project is to establish a viable price index for rail transportation in Canada, which could be used in studies of an economic nature.

Ongoing Projects

Reference Papers – The 1976 editions of the Commodity Flow Analysis Reference Papers for both domestic Canadian traffic and traffic between Canada and the United States was issued in 1978.

Tariff Studies Section

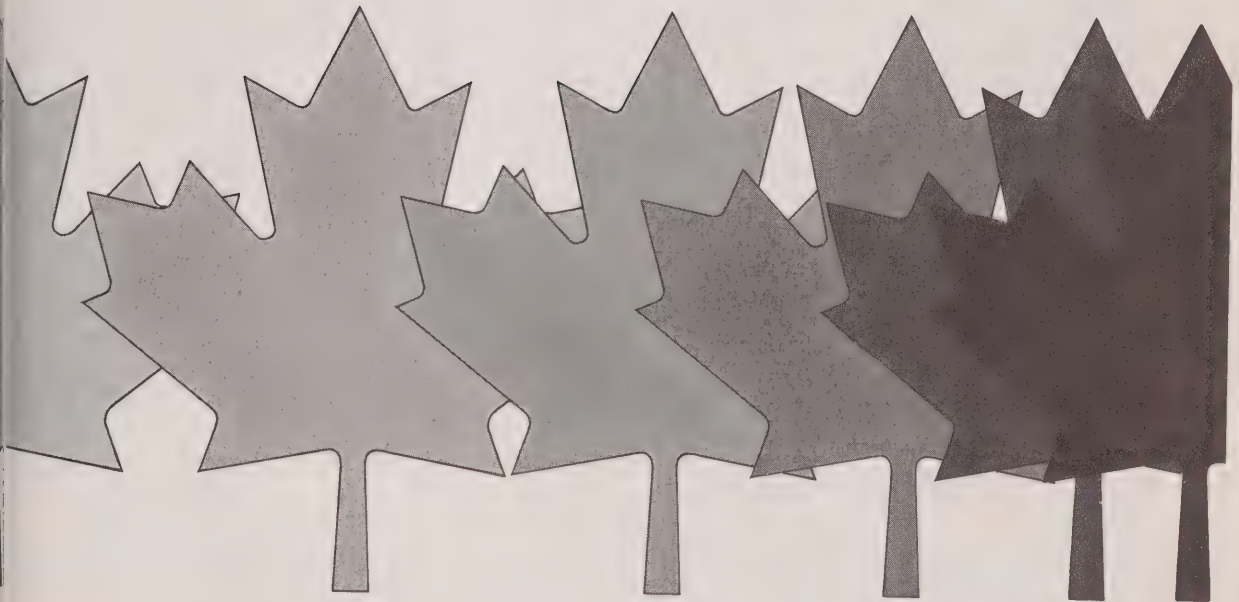
The basic function of this section is to research, analyze, verify, document and/or report on freight rates, passenger rates, tolls and rate structures with reference to commodities and/or complaints and enquiries.

The regional offices in Calgary and Winnipeg represented this section at hearings in Western Canada and also met with officials of industry, motor vehicle operators and railway companies in relation to investigations, hearings or complaints received in their respective areas.

The Tariff Studies Section also attends all meetings of the CTC Metric Committee and have representatives attending the Metric Commission work group on tariffs.

Activity Tariff Control Year Ending December 31, 1978

Total Rail Freight Tariffs Filed.	44,106
Total Rail Express Tariffs Filed.	1,847
Total Rail Passenger Tariffs Filed.	315
Total Rail Agreed Charges Filed.	633
Total Agreed Charges in effect as of December 31, 1978.	267
Number of participating shippers currently effective Agreed Charges.	1,543



(Appendix A)
Railway Transport Committee

APPLICATIONS

54

Applications	Received	Order or Decision Issued (or deferred)
Dangerous Commodities Facilities	115	99
Proposed Anti-Whistling By-laws	15	12
Abandonments		See App. B
Prairie Branch Line	3	See App. B
Non Prairie Branch Line	7	See App. B
Other	14	See App. B
Passenger Service		
Discontinuance	3	9
Retirement of Stations	151	49
Agency Centralization	9	1
Automatic Protection	182	20
Signal Modifications	266	25
Road & Rail Signs	4	1
New Level Crossings	210	34
Pedestrian Crossings	16	2
Crossings Reconst. & Improv.	224	35
Road Diversion	6	3
Overhead/Subways	46	2
Railway Bridges	10	2
Culverts/Viaducts	4	1
Pedestrian Grade Separation	11	—
Bridges, Reconst. & Improv.	67	10
Tunnels	—	—
New Track	39	2
Diversions/Relocations	8	2
Sidings/Spurs	38	11
Rail Connections	6	4
Reconst./Improv.	2	1
Signal Systems—CTC	78	10
—ABS	2	1
—Interlockers	9	3
—Others	—	—
Clearances	2	2
Wire Crossing	—	—
Pipeline Crossing	21	4
Drainage	2	—
Reflective Markings	2	2
Other Structures	2	—
TOTALS	1,564	347

(Appendix B)
Railway Transport Committee

ORDERS ISSUED TO ABANDON PRAIRIE BRANCH LINES

55

Subdivision	Railway	Miles	Order No.
Amiens	CN	49.1	R-27953
Avonlea	CN	28.3	R-26353
Big Gully	CP	24.4	R-27364
Carberry	CN	10.0	R-26840
Carman	CN	9.8	R-26028
Carman	CN	8.0	R-27921
Cardston	CP	27.5	R-28020
Crossfield	CP	28.0	R-26931
Cudworth	CN	6.2	R-26027
Cutknife	CP	3.6	R-27078
Cutknife	CN	26.8	R-27079
Elrose	CN	14.4	R-26352
Goodwater	CN	26.8	R-27338
Haight	CN	8.7	R-26560
Hartney	CN	40.4	R-26355
Hatherleigh	CN	31.5	R-26564
Lenore	CP	41.3	R-26840
Meskanaw	CN	17.8	R-26354
Main Centre	CN	48.6	R-28089
Miniota	CP	71.7	R-26840
Neepawa	CN	11.2	R-26840
Neepawa	CN	8.9	R-26840
Neepawa	CN	32.7	R-26840
Notre Dame	CN	2.5	R-27921
Pleasant Point	CN	41.1	R-26536
Robinhood	CN	31.7	R-27189
Rosetown	CP	30.7	R-26667
Rapid City	CN	74.4	R-26840
Snowflake	CP	16.2	R-27567
Stewart Valley	CP	20.4	R-27692
Varcoe	CP	29.5	R-26840
Vegreville	CP	24.6	R-26766
Wakopa	CN	17.8	R-27567
Woolford	CP	21.0	R-26932

Total Miles Abandoned in 1978 = 885.9

(Appendix C)

Railway Transport Committee

ORDERS ISSUED TO ABANDON NON-PRAIRIE BRANCH LINES

56

Subdivision	Railway	Miles	Order No.
Carmi	CP	131.4	R-28108
Cowichan	CN	31.7	R-27082
Osoyoos	CP	25.4	R-27066
Rossland	CP	0.7	R-26489

Total Miles Abandoned in 1978 = 189.2

(Appendix D)

Railway Transport Committee

ACCIDENT STATISTICS

	<u>Deraillments</u>			<u>Collisions</u>			<u>Crossing Accidents</u>		
	No.	Killed	Injured	No.	Killed	Injured	No.	Killed	Injured
1977	316	1	51	39	1	62	877	87	453
1978	297	2	27	42	1	55	846	91	420

(Appendix E)**Railway Transport Committee****SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS TO ELIGIBLE COMPANIES
IN RESPECT OF YEAR 1977**

57

	Amount of Actual Loss Claimed (1)	Payments to Dec. 31, 1978
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	\$ 15,488,425	\$ 3,200,761
Section 258 (Guaranteed Branch Lines)	132,053,391	84,477,185
Section 261 (Passenger-Train Services)	267,774,195	198,023,634(2)
Section 272 (Eastern Rates)	27,751,238	27,751,238
TOTAL	<u>\$443,067,249</u>	<u>\$313,452,818</u>

(1) The date of Claims for Actual
Losses by railway company(s) are
footnoted in the following tables.

(2) At 80% of Certified Actual Loss.

**SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS
TO CANADIAN NATIONAL RAILWAYS
IN RESPECT OF YEAR 1977**

	Amount of Actual Loss Claimed (1)	Payments to Dec. 31, 1978
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	\$ 11,709,898	\$ 1,827,259
Section 258 (Guaranteed Branch Lines)	64,607,654	42,567,547
Section 261 (Passenger-Train Services)	214,292,062	158,928,653(2)
Section 272 (Eastern Rates)	16,597,889	16,597,889
TOTAL	<u>\$307,207,503</u>	<u>\$219,921,348</u>

(1) The date of Claims for Actual
Losses by railway company(s) are
footnoted in the following tables.

(2) At 80% of Certified Actual Loss.

**SUMMARY OF CLAIMS AND PAYMENTS
TO CANADIAN PACIFIC LIMITED
IN RESPECT OF YEAR 1977**

	Amount of Actual Loss Claimed (1)	Payments to Dec. 31, 1978
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	\$ 3,778,527	\$ 1,373,502
Section 258 (Guaranteed Branch Lines)	58,669,320	37,981,046
Section 261 (Passenger-Train Services)	51,392,245	38,149,065(2)
Section 272 (Eastern Rates)	11,153,349	11,153,349
TOTAL	<u>\$124,993,441</u>	<u>\$ 88,656,962</u>

(1) The date of Claims for Actual
Losses by railway company(s) are
footnoted in the following tables.

(2) At 80% of Certified Actual Loss.

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS
CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1977
SECTION 256 (UNPROTECTED BRANCH LINES)

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed (1)	Payments to Dec. 31, 1978 (11)
Newfoundland			
1. Argentia (2)	Placentia Jct.-Argentia	\$ 572,824	
2. Bonavista (2)	Shoal Harbour-Bonavista	482,435	
Prince Edward Island			
3. Murray Harbour (2)	Maple Hill-Murray Harbour (Incl. Mount Herbert and Vernon Spurs)	366,558	
4. Souris (2) (Elmira Spur)	Harmony Jct.-Elmira	162,924	
Nova Scotia			
5. Caledonia	Caledonia Jct.-Caledonia	20,752	
6. Dartmouth (2)	Imperoyal-Upper Musquodoboit	239,172	
7. Inverness (2)	Port Hastings Jct.-Inverness	196,680	
8. Oxford (2)	Tatamagouche-Scotsburn	163,204	
9. Yarmouth (2)	Liverpool-Yarmouth	692,013	
New Brunswick			
10. Richibucto (2) (3)	Kent Jct.-Richibucto	16,058	
Quebec			
11. Drummondville (2) (4) (Deschailions Spur)	Villeroi-Parisville	1,420	
12. Mount Royal (2) (5)	Montreal-Mount Royal and Val Royal-Cartierville (6)	5,026,843	
13. Rouyn (2) (4)	Taschereau-Lac Dufault	53,580	
14. Temiscouata (2) (7)	Riviere du Loup-Fraser Jct.	757,462	
15. St. Stanislas (4)	St. Prosper-Garneau	1,311(8)	
Ontario			
16. Bala (2) (4) (Sutton Spur)	Zephyr-Sutton	2,073	
17. Owen Sound (2) (4) (Wiarton Spur)	Park Head-Wiarton	6,774	
18. Penetang (4)	Colwell-Hendrie	11,551	
Manitoba			
19. Carberry (9)	Petrel Jct.-Carberry Jct.	7,752	
20. Carman (9)	Carman-Graysville	30,580	
21. Carman (9)	Graysville-Roseisle	18,407	
22. Carman (9)	Notre Dame Jct.-Somerset	18,282	
23. Hartney (9)	Elgin-Scarth	42,235	
24. Inwood (9)	Grosse Isle-Fisher Branch	86,311	
25. Inwood (9)	Fisher Branch-Hodgson	8,729	
26. Neepawa (9)	Muir-Helston	19,011	
27. Neepawa (9)	Carberry Jct.-Neepawa	28,651	
28. Neepawa (9)	Rosburn Jct.-Neepawa Jct.	50,704	
29. Notre Dame (9)	Notre Dame Jct.-Notre Dame de Lourdes	6,689	
30. Pleasant Point (9)	Edwin-Brandon Jct.	4,294	
31. Rapid City (9)	Hallboro-Rapid City	45,064	
32. Rapid City (9)	Rapid City-Beulah	94,014	
33. Ridgeville	South Jct.-Ridgeville	86,296(8)	
34. Ridgeville (9)	Ridgeville-Fredensthal	2,305	
35. Tonkin (9) (10)	Russell-MacNutt	21,054	
36. Wakopa (9)	Greenway-Neelin	21,582	
37. Wawanesa (9)	Wawanesa-M. and B. Jct.	91,989	

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed (1)	Payments to Dec. 31, 1978 (11)
Saskatchewan			
38. Amiens (9)	Amiens Jct.-Spiritwood	76,747	
39. Avonlea (9)	Bengough Jct.-Parry	34,562	
40. Bolney (9)	Paradise Hill-Frenchman Butte	13,685(8)	
41. Carlton (9)	Dalmeny-Carlton	82,694	
42. Central Butte (9)	Moose Jaw Jct.-Mawer	91,218	
43. Corning (9)	Corning-Handsworth	13,351	
44. Cudworth	Norco Spur Jct.-Rutan	5,388(8)	
45. Cudworth (9)	Rutan-Meacham	2,254	
46. Cudworth (9)	St. Louis-Cudworth Jct.	33,226	
47. Cut Knife (9)	Cut Knife Jct.-Rosemound	3,070	
48. Doddsland (9)	Biggar-Doddsland	102,037	
49. Elrose (9)	Glidden-Elrose Jct.	13,429	
50. Erwood (9)	Baden-Hudson Bay	63,296	
51. Goodwater (9)	Radville Jct.-Goodwater	108,284	
52. Gravelbourg (9)	Claybank-Mossbank	63,787	
53. Gravelbourg (9)	Gravelbourg-Hodgeville	68,707	
54. Gravelbourg (9)	Tyson-Neidpath	90,351	
55. Hatherleigh (9)	Prinham-Sandwith	10,591	
56. Hatherleigh (9)	Sandwith-Avery	26,303	
57. Main Centre (9)	Main Centre Jct.-Main Centre	175,608	
58. Meskanaw (9)	Thatch-Yellow Creek	172,155	
59. Meskanaw (9)	Yellow Creek-Wakaw	43,158	
60. Meskanaw (9)	Wakaw-Alvena	80,001	
61. Meskanaw (9)	Alvena-Lannaw	28,263	
62. Robinhood (9)	Glaslyn-Turtleford Jct.	46,196	
63. Tonkin (9)	Wroxton-Fonehill Jct.	31,869	
64. Tonkin (9)	Fonehill Jct.-Jedburgh	97,459	
65. Tonkin (9)	Jedburgh-Parkerview	11,241(8)	
66. White Bear (9)	Lacadean-White Bear	51,248	
Alberta			
67. Doddsland (9) (10)	Dewar Lake-Sedalia	109,709	
68. Doddsland (9)	Sedalia-Hemaruka	18,304	
69. Endiang (9)	Byemoor-Warden Jct.	11,789(8)	
70. Endiang (9)	Warden-Nevis	3,733(8)	
71. Haight (9)	Vegreville Jct.-Inland	38,767	
72. Kingman (9)	Tofield-Kingman	5,014(8)	
73. Sheerness (9)	Cessford-Wardlow	2,221(8)	
74. Stettler (9)	Ferlow Jct.-Donalda	94,316	
British Columbia			
75. Cowichan (4)	Victoria (wye) Deerholme	162,237	
76. Cowichan (2) (4)	Deerholme-Cowichan Bay	163,680	
-Tidewater	and Deerholme-Youbou		
77. Cowichan (2) (5)	Saanich Spur (0.00-1.37)	2,367	
	TOTAL	\$11,709,898	\$ 1,827,259

(1) As filed January 5, 1978, unless otherwise indicated.

(2) Payments may be recommended only in respect of lines determined to be "uneconomic". Hence, this service was excluded from the total payment.

(3) Abandonment application withdrawn June 16, 1978.

(4) Claim for Actual Loss as filed June 23, 1978.

(5) Claim for Actual Loss as filed June 27, 1978.

(6) Val Royal-Cartierville portion of abandonment application withdrawn November, 20, 1978.

(7) Minor portion of this line in New Brunswick.

(8) Abandonment authorized during 1977 therefore only claimed for portion of year.

(9) Unprotected from July 1, 1977 and only eligible to be claimed under Section 256 after that date. Protected from abandonment from January 1 to June 30, 1977 and claimed under Section 258 for that period.

(10) Minor portion of this line in Saskatchewan.

(11) Analysis of claims by individual branch line is not complete for all branch lines. Therefore, payments to December 31, 1978 are shown as a total amount only. Payments totalling \$1,827,259 are in respect of Canadian National Railways' Advance Claim in respect of 1977, in accordance with Transport Vote 85a, Appropriation Act No. 4, 1975. Persons desiring payment information by branch line should write to Information Services, Canadian Transport Commission, Ottawa K1A 0N9. This information should be available in the near future.

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS
CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1977
SECTION 258 (GUARANTEED BRANCH LINES)

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed (1)	Payments to Dec. 31, 1978 (6)
Manitoba			
1. Carberry (2)	Petrel Jct.-Carberry Jct.	\$ 14,927	
2. Carman	Carman Jct.-Carman	436,863	
3. Carman (2)	Carman-Graysville	30,081	
4. Carman (2)	Graysville-Roseisle	18,108	
5. Carman (2)	Notre Dame Jct.-Somerset	35,201	
6. Carman	Somerset-Belmont	601,684	
7. Cowan	North Jct.-Swan River	662,433	
8. Erwood	Swan River-Baden	447,872	
9. Gladstone	Delta Jct.-Dauphin	569,286	
10. Hartney	Belmont-Elgin	641,359	
11. Hartney (2)	Elgin-Scarth	81,325	
12. Herchmer	Gillam-Churchill	934,242	
13. Inwood (2)	Grosse Isle-Fisher Branch	84,904	
14. Inwood (2)	Fisher Branch-Hodgson	8,587	
15. Miami	Morris-Somerset	648,055	
16. Neepawa (2)	Muir-Helston	18,702	
17. Neepawa (2)	Carberry Jct.-Neepawa	55,168	
18. Neepawa	Neepawa-Rosburn Jct.	115,615	
19. Neepawa (2)	Rosburn Jct.-Neepawa Jct.	97,632	
20. Notre Dame (2)	Notre Dame Jct.-Notre Dame de Lourdes	12,879	
21. Oakland	Delta Jct.-Amaranth	275,192	
22. Pleasant Point (2)	Edwin-Brandon Jct.	4,224	
23. Rapid City (2)	Hallboro-Rapid City	44,329	
24. Rapid City (2)	Rapid City-Beulah	181,027	
25. Ridgeville (2)	Ridgeville-Fredensthal	4,437	
26. Ridgeville	Fredensthal-B.N. Jct.	91,198	
27. Rosburn	Rosburn Jct.-Russell	1,162,367	
28. Ste. Rose	Ochre River-Rorketon	128,889	
29. Tonkin (2) (3)	Russell-MacNutt	40,540	
30. Togo (3)	Dauphin-Canora	1,199,687	
31. Wakopa (2)	Greenway-Neelin	41,558	
32. Wawanesa (2)	Wawanesa-M. and B. Jct.	90,489	
33. Winnipegosis	Sifton Jct.-Winnipegosis	105,606	
Saskatchewan			
34. Aberdeen	Humboldt-N. Battleford	1,508,031	
35. Acadia Valley (4)	Eyre Jct.-Acadia Valley	411,911	
36. Amiens (2)	Amiens Jct.-Spiritwood	147,778	
37. Amiens	Spiritwood-England	392,738	
38. Arborfield	Crane-Arborfield	475,771	
39. Assiniboine	Canora-Mutchler	1,617,052	
40. Avonlea	Radville-Bengough Jct.	15,458	
41. Avonlea (2)	Bengough Jct.-Parry	33,998	
42. Avonlea	Parry-Avonlea	263,813	
43. Avonlea	Avonlea-Moose Jaw	642,423	
44. Battleford	Battleford-Battleford Jct.	291,428	
45. Bengough	Bengough Jct.-Willowbunch	1,009,074	
46. Big River	Big River Jct.-Big River	544,487	
47. Blaine Lake	Prince Albert-Amiens Jct.	538,415	
48. Blaine Lake	Amiens Jct.-Denholm	1,576,219	
49. Bodo (4)	Unity-Bodo	830,324	
50. Bolney	Spruce Lake Jct.-Paradise Hill	208,791	
51. Bolney (2)	Paradise Hill-Frenchman Butte	13,685	
52. Brooksby	Naisberry Jct.-Carrot River	1,032,580	
53. Carlton (2)	Dalmeny-Carlton	159,231	
54. Central Butte (2)	Moose Jaw Jct.-Mawer	175,643	

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed (1)	Payments to Dec. 31, 1978 (6)
55. Central Butte	Mawer-Central Butte	291,896	
56. Chelan	Reserve-Crooked River	809,526	
57. Conquest	Conrose Jct.-Dunblane	604,077	
58. Conquest	Dunblane-Beechy	1,206,938	
59. Corning	Peebles-Corning	138,293	
60. Corning (2)	Corning-Handsworth	25,708	
61. Craik	Warell-Newcross	1,454,367	
62. Cromer	Maryfield-Kipling	472,560	
63. Cudworth (2)	Rutan-Meacham	4,340	
64. Cudworth	Meacham-St. Louis	1,021,978	
65. Cudworth (2)	St. Louis-Cudworth Jct.	63,978	
66. Cut Knife (2)	Cut Knife Jct.-Rosemound	5,911	
67. Dodsland (2)	Biggar-Dodsland	196,476	
68. Dodsland	Dodsland-Dewar Lake	838,329	
69. Elrose (2)	Conquest Jct.-Glidden	2,652,879	
70. Elrose (2)	Glidden-Elrose Jct.	25,858	
71. Erwood (2) (5)	Baden-Hudson Bay	121,879	
72. Glenavon	Kipling-McCallum	1,034,193	
73. Goodwater (2)	Radville Jct.-Goodwater	106,517	
74. Gravelbourg (2)	Claybank-Mossbank	122,825	
75. Gravelbourg	Mossbank-Gravelbourg	877,629	
76. Gravelbourg (2)	Gravelbourg-Hodgeville	132,296	
77. Gravelbourg	Hodgeville-Tyson	268,806	
78. Gravelbourg (2)	Tyson-Neidpath	88,878	
79. Hatherleigh (2)	Prinham-Sandwith	10,418	
80. Hatherleigh (2)	Sandwith-Avery	25,875	
81. Lewvan	Minard Jct.-North Regina	1,497,737	
82. Main Centre (2)	Main Centre Jct.-Main Centre	172,745	
83. Mantario	Glidden-Alsask	1,002,549	
84. Margo	Canora-Humboldt	1,587,545	
85. Meskanaw	Melfort-Thatch	9,324	
86. Meskanaw (2)	Thatch-Yellow Creek	169,349	
87. Meskanaw (2)	Yellow Creek-Wakaw	42,454	
88. Meskanaw (2)	Wakaw-Alvena	78,698	
89. Meskanaw (2)	Alvena-Lannaw	27,802	
90. Northgate	Northgate-Steelman	336,506	
91. Paddockwood	Paddockwood Jct.-Paddockwood	371,454	
92. Porter	Oban Jct.-Battleford	221,322	
93. Preeceville (5)	Thunderhill Jct.-Sturgis Jct.	1,350,121	
94. Preeceville	Lilian-Kelvington	795,633	
95. Qu'Appelle	Birmingham Jct.-Victoria Plains	652,515	
96. Rhein	Ross Jct.-Wroxton	441,733	
97. Riverhurst	Central Butte-Riverhurst	388,229	
98. Robinhood	Speers Jct.-Glaslyn	892,874	
99. Robinhood (2)	Glaslyn-Turtleford Jct.	88,952	
100. Rosetown	Roskin Jct.-Kindersley	1,855,700	
101. St. Brieux	Thatch-Humboldt Jct.	922,664	
102. Tisdale	Hudson Bay-Prince Albert	3,297,273	
103. Tonkin	MacNutt-Wroxton	360,306	
104. Tonkin (2)	Wroxton-Fonehill Jct.	61,366	
105. Tonkin (2)	Fonehill Jct.-Jedburgh	95,870	
106. Tonkin (2)	Jedburgh-Parkerview	11,241	
107. Turnberry (5)	Hudson Bay-The Pas	387,302	
108. Turtleford	North Battleford-St. Walburg	1,546,387	
109. Weyburn	Talmage-Radville	568,325	
110. White Bear	Eston-Lacadena	496,927	
111. White Bear (2)	Lacadena-White Bear	98,681	

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed (1)	Payments to Dec. 31, 1978 (6)
Alberta			
112. Alliance	Alliance Jct.-Forestburg	778,371	
113. Alliance	Forestburg-Alliance	497,598	
114. Athabasca	Morin Jct.-Athabasca	882,765	
115. Bonnyville	Abilene Jct.-Grand Centre	1,083,225	
116. Coronado	St. Paul Jct.-Abilene Jct.	864,627	
117. Coronado	Abilene Jct.-Heinsburg	377,653	
118. Demay	Camrose Jct.-Ryley	157,572	
119. Dodsland (2) (3)	Dewar Lake-Sedalia	211,248	
120. Dodsland (2)	Sedalia-Hemaruka	18,006	
121. Drumheller	Hanna-Sarcee Yard	1,572,113	
122. Endiang	Endiang Jct.-Byemoor	277,136	
123. Endiang (2)	Byemoor-Warden Jct.	30,483	
124. Endiang (2)	Warden-Nevis	9,653	
125. Haight (2)	Vegreville Jct.-Inland	38,136	
126. Kingman (2)	Tofield-Kingman	7,891	
127. Oyen (3)	Kindersley-Hanna	1,899,012	
128. Sheerness (2)	Cessford-Wardlow	6,933	
129. Stettler (2)	Ferlow Jct.-Donalda	181,608	
130. Stettler	Donalda-Dinosaur	1,171,521	
131. Three Hills	Mirror-Hubalta	1,336,773	
	TOTAL	\$64,607,654	\$42,567,547

(1) As filed January 5, 1978.

(2) Protected from abandonment from January 1 to June 30, 1977 and claimed under Section 258 for that period. Unprotected from July 1, 1977 and only eligible to be claimed under Section 256 after that date.

(3) Minor portion of this line in Saskatchewan.

(4) Minor portion of this line in Alberta.

(5) Minor portion of this line in Manitoba.

(6) Analysis of claims by individual branch line is not complete for all branch lines. Therefore, payments to December 31, 1978 are shown as a total amount only. Payments totalling \$42,567,547 are in respect of Canadian National Railways' Advance Claim in respect of 1977, in accordance with Transport Vote 85a, Appropriation Act No. 4, 1975. Persons desiring payment information by branch line should write to Information Services, Canadian Transport Commission, Ottawa, K1A 0N9. This information should be available in the near future.

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS
CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1977
SECTION 261 (PASSENGER-TRAIN SERVICES)

Passenger-Train Service	Amount of Actual Loss Claimed (1)	Amount of Actual Loss Certified	Payments to Dec. 31, 1978 (80% of Certified) (2)
1. Quebec-La Malbaie-Clermont	\$ 240,508	\$ 227,280	\$ 181,824 (3)
2. Montreal-Gaspé; Quebec-Moncton	7,272,105	6,705,959	5,364,767
3. Montreal-Halifax/Sydney	36,091,157	34,039,738	27,231,790
4. Sydney-Truro-Halifax	1,966,771	1,851,651	1,481,321
5. Toronto-Kingston	1,584,366	1,386,874	1,109,499
6. Montreal/Quebec-Chicoutimi	5,330,001	5,121,323	4,097,058
7. Quebec-Cochrane-Noranda	6,170,759	5,949,026	4,759,221
8. Montreal-Sherbrooke-Coaticook	1,169,684	1,081,309	865,047
9. Ottawa-Belleville	1,384,203	1,291,329	1,033,063
10. Richmond-Lyster-Quebec	114,157	106,895	85,516 (4)
11. Toronto-Stratford	1,038,427	954,613	763,690
12. Toronto-North Bay-Kapuskasing	3,266,603	2,960,238	2,368,190
13. Toronto-Niagara Falls	2,239,118	2,099,879	1,679,903
14. Winnipeg-Thompson/Churchill	9,173,445	8,716,326	6,973,061
15. Edmonton-Drumheller	759,096	723,357	578,686
16. Edmonton-North Battleford	394,350	368,628	294,902 (5)
17. Jasper-Prince George-Prince Rupert	5,363,319	4,993,299	3,994,639
18. Montreal/Toronto-Vancouver	62,694,554	58,959,687	47,167,750
19. Moncton-Saint John	1,457,006	1,383,158	1,106,526
20. Winnipeg-Thunder Bay North	554,198	530,390	424,312 (6)
21. Saskatoon-The Pas	654,338	615,931	492,745
22. Edmonton-Grand Centre	303,372	281,618	225,294 (7)
23. Toronto-Stouffville	702,972	675,649	540,519
24. Ottawa-Brockville-Toronto	6,159,080	5,543,761	4,435,009
25. Regina-Saskatoon-Prince Albert	991,806	813,220	650,576
26. Prince Albert-Hudson Bay	26,430	24,898	19,918 (8)
27. Hearst-Nakina	52,960	50,369	40,295
28. Hornepayne-Manitouawadge	31,392	30,429	24,343
29. Dauphin-Winnipegosis	12,453	8,026	6,421 (9)
30. Wadowden-Gillam-Churchill	45,483	42,893	34,314
31. Sioux Lookout-Thunder Bay North	130,580	116,507	93,206
32. Flin Flon-Osborne Lake	69,679	67,887	54,310
33. The Pas-Lynn Lake	218,505	210,668	168,534
34. McBride-Prince George	80,617	73,295	58,636 (10)
35. Toronto-London-Sarnia	10,609,032	9,622,906	7,698,325
36. Montreal-Quebec	\$ 4,336,482	\$ 4,071,359	\$ 3,257,087
37. Montreal-Brockville-Toronto	20,465,958	18,293,451	14,634,761
38. Toronto-Windsor	11,977,123	11,024,465	8,819,572
39. Montreal-Ottawa	6,970,896	6,564,506	5,251,605
40. Toronto-North Bay ("Northlander")	2,189,077 (11)	1,078,023 (11)	862,418 (11)
TOTAL	\$214,292,062	\$198,660,820	\$158,928,653

(1) Claims for Actual Loss as filed January 20, 1978, except Toronto-North Bay ("Northlander") filed February 24, 1978.

(2) Payments based on Claims for Actual Loss as filed January 20, 1978.

(3) Quebec-La Malbaie-Clermont was discontinued on May 1, 1977.

(4) Richmond-Lyster-Quebec was suspended on April 21, 1977.

(5) Edmonton-North Battleford was discontinued on May 24, 1977.

(6) Winnipeg-Thunder Bay North was discontinued on July 31, 1977.

(7) Edmonton-Grand Centre was discontinued on April 21, 1977.

(8) Prince Albert-Hudson Bay was discontinued on April 21, 1977.

(9) Dauphin-Winnipegosis was discontinued on April 21, 1977.

(10) McBride-Prince George was withdrawn on July 23, 1977.

(11) In respect of period of operation June 9-December 31, 1977.

CANADIAN PACIFIC LIMITED
CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1977
SECTION 256 (UNPROTECTED BRANCH LINES)

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed (1)	Payments to Dec. 31, 1978 (6)
New Brunswick			
1. Minto	Minto-Pennlyn	\$ 83,122	
2. Shore Line	Lepreau-St. George	47,961 (2)	
Quebec			
3. Drummondville	Knowlton-Foster	5,871 (2)	
4. Maniwaki (3)	Laman-Maniwaki	66,109	
5. Q.C.R. Tring (3)	Tring Jct.-Megantic	357,996	
6. Ste. Agathe (3)	Ste. Agathe-Mont-Laurier	46,526	
7. Sawyerville	Cookshire-Sawyerville	3,761 (2)	
Ontario			
8. Chalk River (Renfrew Spur)	Renfrew-Calabogie	837 (2)	
9. Eganville	Payne-Douglas	61,850	
10. Port McNicoll	Coldwater-Port McNicoll	23,832 (2)	
11. Walkerton (3)	Saugeen-Walkerton	39,134	
Manitoba			
12. Alida (4) (5)	Lauder-Alida	20,601	
13. Carman (4)	Kronsgart-Plum Coulee	4,965 (2)	
14. Lenore (4)	Forrest-Wheatland	23,847	
15. Lenore (4)	Kenton-Lenore	16,330	
16. Lyleton (4)	Dalny-Lyleton	4,659 (2)	
17. Miniota (4)	Brandon-Hamiota (incl. Rapid City Spur)	103,631	
18. Miniota (4)	Crandall-Miniota	22,691	
19. Russell (4)	Binscarth-Russell	7,969	
20. Snowflake (4)	Wood Bay-Snowflake	30,697	
21. Varcoe (4)	Varcoe-Wellwood	69,660	
Saskatchewan			
22. Amulet (4)	Crane Valley-Cardross	\$ 22,339	
23. Asquith (4)	Urban-Sonningdale	168,132	
24. Asquith (4)	Sonningdale-Baljennie	12,707 (2)	
25. Big Gully (4)	Lloydminster-Hillmond	104,501	
26. Colonsay (4)	Euston-Dilke	12,776	
27. Colonsay (4)	Amazon-Colonsay	26,434	
28. Colony (4)	Rockglen-Killdeer	99,858	
29. Cutknife (4)	Cutoff-Rosemound	36,291	
30. Matador (4)	Gunnworth-Wartime	13,929	
31. Matador (4)	Kyle-Matador	37,503	
32. McMorran (4)	Milden-McMorran	225,397	
33. Medstead	Healy-Panton	55,702 (2)	
34. Melfort (4)	Lac Vert-Gronlid	237,605	
35. Pennant (4)	Wickett-Roseray	9,261	
36. Rosetown (4)	Perdue-Marriott	96,977	
37. Shamrock (4)	Archive-Courval	19,485	
38. Stewart Valley (4)	Baird-Stewart Valley	101,519	
Alberta			
39. Alberta Central (4)	Forth-Otway	67,276	
40. Cardston (4)	Cardston-Glenwood	67,846	
41. Cassils (4)	Cassils-Scandia	11,214 (2)	
42. Crossfield (4)	Collicutt-Cremona	41,096	

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed (1)	Payments to Dec. 31, 1978 (6)
43. Rosemary	Rosemary-Matziwin (incl. Gem Spur)	56,985	
44. Rosemary (4)	Finnegan-East Coulee	21,561 (2)	
45. Strathmore (4)	Gleichen-Strathmore	28,752	
46. Suffield (4)	Suffield-Hays	33,990 (2)	
47. Vegreville (4)	Vegreville-Willingdon	70,301	
48. Woolford (4)	Raley-Whisky Gap	56,119	
British Columbia			
49. Carmi	Midway-Penticton	505,468	
50. Kaslo	Denver Canyon-Nakusp	411,994	
51. Princeton (3) (Nicola Spur)	Merritt-Nicola	1,785	
52. Osoyoos	Okanagan Falls-Osoyoos	81,675	
	TOTAL	\$ 3,778,527	\$ 1,373,502

1) As filed December 28, 1978.

2) Abandonment authorized during 1977 therefore only claimed for portion of year.

3) Payment may be recommended only in respect of lines determined to be "uneconomic". Hence, this service was excluded from the total payment.

4) Unprotected from July 1, 1977 and only eligible to be claimed under Section 256 after that date. Protected from abandonment from January 1 to June 30, 1977 and claimed under Section 258 for that period.

5) Minor portion of this line in Saskatchewan.

6) Analysis of claims by individual branch line is not complete for all branch lines. Therefore, payments to December 31, 1978 are shown as a total amount only. Payments totalling \$1,373,502 are in respect of Canadian Pacific Limited's Advance Claim in respect of 1977, in accordance with Transport Vote 85a, Appropriation Act No. 4, 1975. Persons desiring payment information by branch line should write to Information Services, Canadian Transport Commission, Ottawa, K1A 0N9. This information should be available in the near future.

CANADIAN PACIFIC LIMITED
CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1977
SECTION 258 (GUARANTEED BRANCH LINES)

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed (1)	Payments to Dec. 31, 1978 (7)
Manitoba			
1. Alida (2) (3)	Lauder-Alida	\$ 62,528	
2. Arborg	Rugby-Arborg	344,061	
3. Carman (2)	Kronsgart-Plum Coulee	7,428	
4. Glenboro	Murray Park-Souris	764,697	
5. Gretna	Altona-Gretna	104,613	
6. Lac du Bonnet	Birds Hill-Molson	264,548	
7. La Riviere	Rosenfeld-La Riviere	376,268	
8. Lenore (4)	Forrest-Lenore	205,919	
9. Lyleton (4)	Deloraine-Lyleton	282,713	
10. Miniota (4)	Brandon-Miniota (incl. Rapid City Spur)	365,379	
11. Napinka	La Riviere-Napinka	1,318,306	
12. Russell (4)	Binscarth-Inglis	172,060	
13. Snowflake (2)	Wood Bay-Snowflake	59,108	
14. Varcoc (2)	Varcoe-Wellwood	68,525	
15. Winnipeg Beach	Selkirk-Riverton	77,812	
Saskatchewan			
16. Altawan (5)	Shaunavon-Manyberries	1,418,182	
17. Amulet (4)	Ormiston-Cardross	216,378	
18. Arcola (6)	Schwitzer-Arcola	832,162	
19. Asquith (2)	Urban-Baljennie	182,683	
20. Assiniboia	Amulet-Assiniboia	872,017	
21. Big Gully (2)	Lloydminster-Hillmond	102,797	
22. Bromhead	Estevan-Minton (incl. Tribune Spur)	1,161,347	
23. Bulyea	Neudorf-Bulyea	1,601,343	
24. Colonsay (4)	Euston-Colonsay	1,330,633	
25. Colony (2)	Rockglen-Killdeer	98,229	
26. Cutknife (2)	Cutoff-Rosemound	69,879	
27. Dunelm	Player-Simmie	372,695	
28. Empress (5)	Java-Empress (incl. Grant Spur)	1,969,039	
29. Expanse	Curle-Assiniboia	518,148	
30. Fife Lake	Assiniboia-Big Beaver	787,199	
31. Hatton	Hatton-Golden Prairie	231,750	
32. Kelfield	Brass-Kelfield	347,469	
33. Kerrobert	Outlook-Kerrobert	\$ 2,042,176	
34. Kisbey	Arcola-Weyburn	416,963	
35. Lanigan	Tregarva-Lanigan	1,139,859	
36. Lloydminster	Wilkie-Lloydminster	1,348,785	
37. Macklin	Kerrobert-Macklin	1,230,715	
38. Matador (4)	Gunnworth-Matador	580,314	
39. McMorran (2)	Milden-McMorran	221,722	
40. Meadow Lake	Tobey-Meadow Lake	995,902	
41. Melfort (4)	Lanigan-Gronlid	1,456,684	
42. Neudorf	Rocanville-Neudorf	703,911	
43. Notukeu	Notukeu-Val Marie	2,125,598	
44. Outlook	Moose Jaw-Outlook	2,191,815	
45. Pennant (4)	Wickett-Verlo	399,871	
46. Prince Albert	Lanigan-Northway	895,368	
47. Reford	Kerrobert-Wilkie	477,996	

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed (1)	Payments to Dec. 31, 1978 (7)
48. Rosetown (2)	Perdue-Marriott	96,977	
49. Shamrock	Archive-Hak	1,110,672	
50. Shaunavon	Assiniboia-Shaunavon	3,262,325	
51. Stewart Valley (2)	Baird-Stewart Valley	99,864	
52. Tisdale	Goudie-Nipawin	1,195,497	
53. Tyvan	Stoughton-Regina	1,309,683	
54. Vanguard	Swift Current-Meyronne	1,275,416	
55. White Fox	Nipawin-Sharpe	1,151,432	
56. Wishart	Foam Lake-Wishart	294,612	
57. Wood Mountain	Ogle-Mankota	1,208,198	
Alberta			
58. Alberta Central (2)	Forth-Otway	129,543	
59. Aldersyde	Coalhurst-Aldersyde	1,432,142	
60. Bassano	Empress-Bassano	706,316	
61. Burstall	Leader-Fox Valley (Incl. McNeill, Schuler and Ingebright Lake Spurs)	796,539	
62. Cardston (4)	Stirling-Glenwood	684,709	
63. Cassils (2)	Cassils-Scandia	20,473	
64. Coronation (3)	KerRobert-Coronation	1,458,619	
65. Crossfield (2)	Collicutt-Cremona	79,131	
66. Furness (3)	Epping-Paradise Valley	384,786	
67. Irricana	Bassano-Standard	495,343	
68. Lacombe	Coronation-Nevis (incl. Cordel Spur)	835,385	
69. Langdon and Acme	Langdon-East Coulee Cosway-Wimborne	1,075,219	
70. Lomond	Lomond-Eltham	906,866	
71. Rosemary (2)	Finnegan-East Coulee	26,548	
72. Stirling	Manyberries-Stirling	1,758,931	
73. Strathmore (4)	Gleichen-Shepard	\$ 190,739	
74. Suffield (4)	Suffield-Lomond	587,563	
75. Turin	Coalhurst-Turin	401,149	
76. Vegreville (2)	Vegreville-Willingdon	135,367	
77. Willingdon (3)	Lloydminster-Clover Bar (Incl. Chemical Spur)	2,690,478	
78. Woolford (2)	Raley-Whisky Gap	55,204	
	TOTAL	\$58,669,320	\$37,981,046

(1) As filed December 28, 1978.

(2) Protected from abandonment from January 1 to June 30, 1977 and claimed under Section 258 for that period. Unprotected from July 1, 1977 and only eligible to be claimed under Section 256 after that date.

(3) Minor portion of this line in Saskatchewan.

(4) Includes portion(s) of line protected from abandonment from January 1 to June 30, 1977 and claimed under Section 258 for that period. Portion(s) of line unprotected from July 1, 1977 and only eligible to be claimed under Section 256 after that date.

(5) Minor portion of this line in Alberta.

(6) Minor portion of this line in Manitoba.

(7) Analysis of claims by individual branch line is not complete for all branch lines. Therefore, payments to December 31, 1978 are shown as a total amount only. Payments totalling \$37,981,046 are in respect of Canadian Pacific Limited's Advance Claim in respect of 1977, in accordance with Transport Vote 85a, Appropriation Act No. 4, 1975. Persons desiring payment information by branch line should write to Information Services, Canadian Transport Commission, Ottawa, KIA 0N9. This information should be available in the near future.

CANADIAN PACIFIC LIMITED
CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1977
SECTION 261 (PASSENGER-TRAIN SERVICES)

Passenger-Train Service	Amount of Actual Loss Claimed (1)	Amount of Actual Loss Certified	Payments to Dec. 31, 1978 (80% of Certified) (2)
1. Montreal/Toronto-Vancouver	\$38,922,096	\$36,934,446	\$29,547,557
2. Halifax-Yarmouth	1,068,548	1,000,821	800,657
3. Montreal-Saint John	4,297,678	3,942,296	3,153,837
4. Montreal-Quebec	2,185,970	2,037,396	1,629,917
5. Montreal-Mont-Laurier	171,445	155,273	124,218 (3)
6. Montreal-Ottawa (North Shore)	612,545	555,244	444,195
7. Toronto-Havelock	494,464	450,365	360,292
8. Toronto-Hamilton	481,198	346,083	276,866
9. Sudbury-White River	1,142,246	711,972	569,578
10. Sudbury-Sault Ste. Marie	267,440	249,220	199,376 (4)
11. Calgary-South Edmonton	1,104,029	1,028,211	822,569
12. Victoria-Courtenay	292,491	275,004	220,003
13. Truro-Windsor	68,762	Nil (5)	Nil (5)
14. Montreal-Farnham	283,333	Nil (5)	Nil (5)
TOTAL	\$51,392,245	\$47,686,331	\$38,149,065

(1) Claims for Actual Loss as filed
December 11, 1978.

(2) Payments based on Claims for Actual Loss
as filed February 13, 1978.

(3) Montreal-Mont-Laurier was reduced on
April 21, 1977.

(4) Sudbury-Sault Ste. Marie was
discontinued on May 24, 1977.

(5) Payment may be recommended only in
respect of services determined to be
"uneconomic". No determination has
been made.

ALGOMA CENTRAL RAILWAY COMPANY
CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1977
SECTION 261 (PASSENGER-TRAIN SERVICES)

Passenger-Train Service	Amount of Actual Loss Claimed (1)	Amount of Actual Loss Certified	Payments to Dec. 31, 1978 (80% of Certified) (2)
1. Sault Ste. Marie-Hearst	\$1,134,150	\$487,650	\$390,120 (3)

(1) As filed March 29, 1978.

(2) Payments based on claim for Actual Loss
as filed December 19, 1977.

(3) Advance payment under the Railway Act,
pursuant to Transport Vote 85a,
Appropriation Act No. 4, 1975.

**NORTHERN ALBERTA RAILWAYS COMPANY
CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1977
SECTION 258 (GUARANTEED BRANCH LINES)**

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed (1)	Payments to Dec. 31, 1978
Alberta			
1. Barrhead	Busby-Barrhead	\$ 119,818	\$ 28,320
2. Lac La Biche-Waterways	Carbondale-Waterways	2,947,928	1,832,209
3. Peace River	Roma Jct.-Hines Creek	1,768,264	812,280
4. Smoky	Rycroft-Spirit River	171,048	66,099
5. Smoky-Grande Prairie	Winagami-B.C. Border	3,145,183	1,165,251
6. Grande Prairie	B.C. Border-Dawson Creek	624,176	24,433
	TOTAL	\$8,776,417	\$3,928,592

(1) Claims for Actual Loss as filed May 9, 1978.

**ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION (NIPISSING CENTRAL RAILWAY)
CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1977
SECTION 261 (PASSENGER-TRAIN SERVICES)**

Passenger-Train Service	Amount of Actual Loss Claimed (1)	Amount of Actual Loss Certified	Payments to Dec. 31, 1978 (80% of Certified) (2)
1. Swastika-Noranda	<u>\$696,708</u>	<u>\$517,673</u>	<u>\$414,138 (3)</u>

- 1) As filed April 3, 1978.
 2) Payments based on Claim for Actual Loss as filed January 4, 1977.
 3) Advance payment under the Railway Act, pursuant to Transport Vote 85a, Appropriation Act No. 4, 1975.

**TORONTO, HAMILTON AND BUFFALO RAILWAY COMPANY
CLAIMS AND PAYMENTS IN RESPECT OF YEAR 1977
SECTION 261 (PASSENGER-TRAIN SERVICES)**

Passenger-Train Service	Amount of Actual Loss Claimed (1)	Amount of Actual Loss Certified	Payments to Dec. 31, 1978 (80% of Certified) (2)
1. Hamilton-Welland	<u>\$259,030</u>	<u>\$177,073</u>	<u>\$141,658 (3)</u>

- 1) As filed June 13, 1978.
 2) Payments based on Claim for Actual Loss as filed June 20, 1977.
 3) Advance payment under the Railway Act, pursuant to Transport Vote 85a, Appropriation Act No. 4, 1975.

(Appendix F)
Air Transport Committee

SELECTED STATISTICS

70

The number of Licensees

	1977	1978
Licensed Carriers	1,515	1,650
Fixed Wing	1,412	1,542
Rotating Wing	103	108
Domestic Carriers	798	889
Foreign Carriers	717	761

Licence Applications

On hand Jan. 1, 1977	352	288
Received during Year	805	898
Dealt with	869	879
In process	288	307
Approved	575	634
Denied	77	63
Withdrawn	15	38
Dismissed	10	16
Reinstated	19	9
Rescinded, Cancelled, Suspended	173	119
On hand	288	307
Private aircraft exemptions	42	50
Flying Farmer Exemptions	96	100
Orders Issued	636	658
Decisions Issued	358	316
Decisions/Orders Reviewed	7	15
Tariff Schedules filed	88,085	105,922
Special Tariff Permission applications	1,313	1,437

(Appendix G)
Air Transport Committee

SELECTED CHARTER FLIGHTS AND PASSENGER STATISTICS

	1977		1978	
Inclusive Tour Charters	Flights	Seats	Flights	Seats
Canadian Originating	14,550	1,888,204	14,081	1,978,092
Foreign Originating	22	3,204	58	6,589
Entity and Common Purpose				
Canadian Originating	1,405		2,977	
Foreign Originating	592		1,290	
ABC/Affinity				
Canadian Originating	1,791	462,728	2,668	699,147
Foreign Originating (ABC)	979		964	
(AFF)	163		98	
ABCs Domestic			1,105	143,521

(Appendix H)
Water Transport Committee

LICENCES ISSUED 1978

Great Lakes

Licensee	No. of Licensed Ships
McKeil Work Boats Ltd.	1
Power Corporation of Canada	4
	<hr/> 5

Mackenzie River

Licensee	No. of Licensed Ships
Arctic Transportation Ltd.	29
Cooper Barging Service Ltd.	6
Lindberg Transport Ltd.	11
Little (3) Transport & Salvage Ltd.	3
Northern Transportation Company Limited	195
Streeper Bros. Marine Transport Ltd.	9
	<hr/> 253

Canadian Western Arctic

Licensee	No. of Licensed Ships
Arctic Transportation Ltd.	19
Lindberg Transportation Company	6
Northern Transportation Company Limited	67
	<hr/> 92

(Appendix I)

Research Branch

RESEARCH REPORTS AVAILABLE TO THE GENERAL PUBLIC

72

REPORT NO.	TITLE	REPORT NO.	TITLE
00-70-01	Intercity Passenger Transport Study; September '70 Available from D.S.S.	00-71-11	STOL Technology Bibliography Updates; December '71
00-70-02	Forecasting Intercity Travel; May '70 Report Out of Print	00-71-12	Truck Noise Pollution; September '71
00-70-03	Northern Air Transport Study, Vol I; September '70 Report Out of Print	00-71-13	A Review of Marginal Cost Pricing; December '71
00-70-04	Research Base for the Development of a National Container Policy. Phase I, Vol. I; September '70	00-71-13F	Étude des pratiques d'établissement des prix fondées sur les coûts marginaux; décembre '71
00-70-05	Research Base for the Development of a National Container Policy. Phase I, Vol. II; September '70	00-71-14	The Financial Position of the Major Airlines in Canada; August '71
00-70-06	An Assessment of STOL Technology; July '70 Report Out of Print	00-71-15	Evaluation of New Technology for Intercity Travel; July '71
00-70-07	Operating Costs for Conventional Aircraft; May '71	00-72-01	Microfiche Index. Issue No. 5; January '73 Report Out of Print
00-70-08	Highway Costs and Revenues in Canada; December '70 Report Out of Print	00-72-02	On the Cost of Capital for Public Investment; March '72
00-70-09	Canadian Merchant Marine Analysis of Economic Potential; December '70 Available from D.S.S.	00-72-02F	Le coût du capital pour les investissements du secteur public; mars '72
00-70-10	Summary of Canadian Merchant Marine Analysis of Economic Potential; December '70	00-72-03	Productivity Trends in the Canadian Railways, 1956-1972; November '73
00-70-10F	Résumé de marine marchande canadienne - analyse du potentiel économique; décembre '70	00-72-04	Air Travel Projections - Canadian Domestic and Transborder 1971-1981; June '72
00-71-01	Tracked Air Cushion Vehicles in the Canadian Corridor; September '70	00-72-05	Urban Access in the Canadian Corridor; June '72
00-71-02	Passenger Transport in Canadian Urban Areas; December '71	00-72-06	Diversification of Overseas Trade Between U.S. and Canadian Ports; June '72
00-71-03	Magnetic Suspension for Guided Transport Vehicles; September '71	00-72-06F	Détournement du commerce d'outre-mer des États-Unis vers les ports du Canada et du commerce d'outre-mer du Canada vers les ports des États-Unis; juillet '72
00-71-04	The Concorde Sonic Boom Monitoring Program; December '70 Report Out of Print	00-72-07	Airline Impact of Airport Facility Charges; July '72
00-71-05	Slurry Pipeline Research Information Circular No. 1; April '71	00-72-08	Toronto Commuter Rail Study; November '72 Report Out of Print
00-71-06	A Parametric Study of First Generation STOL Aircraft; April '71 Report Out of Print	00-72-09	Civil Aviation Infrastructure. Annual Costs and Revenues, 1954-1958; September '71 Available from D.S.S.
00-71-07	A Pricing Policy Framework for Public Transportation Facilities (Superseded by Report 00-73-03, Chapters 1-5); May '71 Report Out of Print	00-72-10	Road Annual Costs and Revenues, 1955-1968; September '72 Available from D.S.S.
00-71-08	Comparison of Strategies for Development of Intercity Transport; April '71	00-72-11	Truck Noise Reduction: A Review of Alternative Strategies; September '72
00-71-09	Modelling Future Container Flows in Canada; May '71 Report Out of Print	00-72-12	Forecasts of Passenger Travel in Canada's Domestic Long-Haul Air Market; July '72
00-71-10	Northern Air Transport Study. Volume II; May '71	00-72-13	New Methods of Public Transport Administration: The Public Marketing Agency; October '72
		00-72-14	Universe of Bus and Motorcoach Companies: A List of Carriers in Canada; October '72

REPORT NO.	TITLE	REPORT NO.	TITLE
00-72-14F	Répertoire – Population des entreprises de transport par autobus et par autocar exerçant au Canada; octobre '72	00-73-07	The Canadian Air Transport Region; April '73 Report Out of Print
00-72-15	Application, Technology and Economics of Slurry Pipelining; October '72	00-73-08	PHAER: Producers' Haul and Elevator Receipts; April '73 Report Out of Print
00-72-16	CROPP: Conformal Representation of the Prairie Provinces, Occasional Paper No. 1; April '72 Report Out of Print	00-73-09	The Container Study in Summary; October '73
00-72-16F	CROPP: Le Système de représentation conforme de provinces; avril '72	00-73-09F	Résumé de l'étude sur la conteneurisation; octobre '73
00-72-17	Research Base for Development of a National Container Policy, Phase II, Volume I; November '72	00-73-10	The Adequacy of the Air Services in the Atlantic Region of Canada; October '73
00-72-18	Research Base for Development of a National Container Policy, Phase II, Volume II; November '72	00-73-11	Research Base for Development of a National Container Policy, Phase III; May '73
00-72-19	Research Base for Development of a National Container Policy, Phase II, Volume III; November '72	00-73-12	Magdalen Islands Transportation Study. Survey of Ferry Passengers on the M.V. Manic; September '73
00-72-20	Comparison of the Growth of U.S. and Canadian Domestic Air Travel; December '72	00-73-12F	Étude du transport desservant les îles de la Madeleine – Enquête sur le trafic passagers du M.V. Manic; septembre '73
00-72-21	Transportation in Labrador; 1972	00-73-13	Midwestern Ontario – Bruce Public Transport Study. Part I; December '73
00-73-01	Civil Marine Infrastructure Annual Costs and Revenues, 1956-1970; April '73 Available from D.S.S.	00-73-13F	Étude des transports publics de la région centre-ouest de l'Ontario – Comté de Bruce. Première Partie; décembre '73
00-73-02	National Railroad System Annual Costs and Revenues, 1956-1970; April '73 Report Out of Print	00-73-14	Midwestern Ontario – Bruce Public Transport Study. Part II; December '73
00-73-03	Rational Road Pricing Policies in Canada; July '73 Available from D.S.S.	00-73-14F	Étude des transports publics de la région centre-ouest de l'Ontario – Comté de Bruce. Deuxième Partie; décembre '73
00-73-04	Transport Costs and Revenues in Canada; Published in The Journal of Transport Economics and Policy, Vol. IX, I, January 1975. December '73 Report Out of Print	00-73-15	Major Centre Traffic Flow – 1970; January '74
00-73-04F	Recettes et déboursés des transports au Canada; ce rapport était publié dans The Journal of Transport Economics and Policy, Vol. IX, I, January 1975. décembre '73 Édition épuisée	00-73-16	Major Centre Traffic Flow – 1971; January '74
00-73-05	Canadian Potash Industry; September '73	00-73-17	Experimental Studies on Solids Pipelining of Canadian Commodities – for CTC and TDA; August '73 Available from: Saskatchewan Research Council
00-73-05F	L'industrie canadienne de la potasse; septembre '73	00-74-01	Midwestern Ontario – Bruce Public Transport Study. Part III; December '73
00-73-06	Subsidy Payments to Water and Air Transport in the Atlantic Region 1968-1973. Part I: Water Transport; March '73	00-74-01F	Étude des transports publics de la région centre-ouest de l'Ontario – Comté de Bruce. Troisième Partie; février '74
		00-74-02	Major Centre Traffic Flow; February '74
		00-74-03	Commodity Flow Analysis 1968-1972. Reference Paper No. 1; May '74. Available from D.S.S.

REPORT NO.	TITLE	REPORT NO.	TITLE
00-74-03F	Analyse du volume des denrées. Document de référence No. 1, 1968-1972; mai '74 Disponible au ASC	00-74-16	Trans-Newfoundland Transportation Study. Volume H: Community Access; May '74
00-74-04	Commodity Flow Analysis 1973. Reference Paper No. 1.1; October '74 Available from D.S.S.	00-74-17	Trans-Newfoundland Transportation Study. Volume I: Air Transport; May '74
00-74-04F	Analyse du volume des denrées 1973. Document de référence no. 1.1; juin '74 Disponible au ASC	00-74-18	Trans-Newfoundland Transportation Study. Volume J: Corridor Transportation System; May '74
00-74-05	Maritime "Select Territory" Westbound Commodity Flow Analysis. 1968-1972 Canadian National Local Carload All-Rail Traffic. Reference Paper No. 2. 1974; September '74 Available from D.S.S.	00-74-19	Trans-Newfoundland Transportation Study. Summary Document; May '74
00-74-05F	"Territoire choisi" des provinces maritimes - analyse du volume des denrées expédiées vers l'ouest. (CN seulement) Document de référence no. 2; septembre '74. Disponible au ASC	00-74-19F	Étude sur les transports dans le corridor de circulation terre-neuvien: Document récapitulatif; mai '74
00-74-06	A Study of AMTRAK'S Effectiveness; November '74	00-74-20	Analysis of Regional Transportation Developments - A Discussion Paper; September '74
00-74-06F	Étude de l'efficacité d'AMTRAK; novembre '74	00-74-20F	Analyse de l'évolution des transports régionaux; mai '74
00-74-07	Transportation and Telecommunication: A Study of Substitution, Stimulation and Their Implications; December '74	00-74-21	Local Service Air Carriers; August '74
00-74-08	Economic Comparison of Rail and Slurry Pipeline for the Domestic Movement for Western Canadian Coal to Central Canadian Markets; August '74	00-74-21F	Transporteurs aériens de service local; août '74
00-74-09	Trans-Newfoundland Transportation Study. Volume A: Intercity Bus Services; May '74	00-74-22	Major Centre Traffic Flow - 1969; June '74
00-74-10	Trans-Newfoundland Transportation Study. Volume B. Trucking Industry; May '74	00-75-01	Marketing High Speed Ground Transport; June '74
00-74-11	Trans-Newfoundland Transportation Study. Volume C: Trans-Canada Highway; May '74	00-75-01F	Marketing des transports rapides terrestres; juin '74
00-74-12	Trans-Newfoundland Transportation Study. Volume D: Rail Freight & Passenger Services; May '74	00-75-02	The Edmonton Hinterland Public Transport Study; July '75
00-74-13	Trans-Newfoundland Transportation Study. Volume E: Railway Fixed Plant; May '74	00-75-03	Some Lessons from Transport Deregulation in Canada; April '75
00-74-14	Trans-Newfoundland Transportation Study. Volume F: Passenger Transportation; May '74	00-75-03F	Leçons tirées de la déréglementation des transports au Canada; avril '75
00-74-15	Trans-Newfoundland Transportation Study. Volume G. Freight Transportation. May '74	00-75-04	Commodity Flow Analysis - 1968-1973. Carload All-Rail Traffic Between Canada and the United States, Reference Paper No. 3; July '75 Available from D.S.S.
		00-75-04F	Analyse du volume des denrées - 1968-1973. Trafic entièrement ferroviaire par wagons complets entre le Canada et les États-Unis; juillet '75 Disponible au ASC
		00-75-05	Report on Transport Demand Forecasting Program: Phase One, Working Paper No. 6; March '75
		00-75-06	The Canadian Trucking Industry. Issues Arising Out of Current Information; May '75
		00-75-06F	Les entreprises canadiennes de camionnage - Questions nées de l'information disponible; mai '75

REPORT NO.	TITLE	REPORT NO.	TITLE
00-75-07	Economic Basis for Transport Subsidies; May '75	00-76-02	Insurance and Liability Systems in International Multi-modal Transportation; March '76
00-75-07F	La base économique des subventions aux transports; mai '75	00-76-02F	Régimes d'assurance et systèmes de responsabilité pour le transport multi-modal international; mars '76
00-75-08	Econometric Model of Fluctuations of the Prairies' Economy; April '75	00-76-03	A Study of Pricing and Subsidy in Air and Rail Passenger Transport; April '76
00-75-08F	Modèle économétrique des fluctuations de l'économie des Prairies; avril '75	00-76-03F	Tarification et subventions dans le transport aérien et ferroviaire des voyageurs; avril '76
00-75-09	An Historical Review of Direct Transport Subsidies in Canada; June '75	00-76-04	Intercity Passenger Transport in Canada: A Review of Existing Systems; February '76
00-75-09F	Historique des subventions directes au transport au Canada; juin '75	00-76-04F	Le transport interurbain des voyageurs au Canada—Une analyse des réseaux actuels; février '76
00-75-10	Transport Policy—Theory and Practice; October '75	00-76-05	Intercity Passenger Transport in Canada: Predicting the Consequences of Alternative Pricing and Network Strategies; March '76
00-75-10F	Politique relative au transport—Théorie et pratique; octobre '75	00-76-05F	Les transports passagers interurbains au Canada—Analyse des conséquences des divers modes de fixation des prix et des différentes stratégies de réseau; mars '76
00-75-11	Transport Demand Elasticities; September '75	00-76-06	Transportation Factors and the Canadian Livestock and Meat Industries; February '76
00-75-11F	Les élasticités de la demande pour les transports; septembre '75	00-76-07	Local Air Service Carriers' Policy—Exploration of Policy Options; January '76
00-75-12	Prairie Grain Handling and Transportation Background Data (N. Alberta); September '75	00-76-07F	Politique relative aux transporteurs aériens de service local—Exploitation des options de politique; janvier '76
00-75-13	Prairie Grain Handling and Transportation Background Data (N.W. Saskatchewan); December '75	00-76-08	Waybill Analysis Carload All-Rail Traffic, 1974; April '76 Available from D.D.S.
00-75-14	Prairie Grain Handling and Transportation Background Data (S.E. Saskatchewan); December '75	00-76-08F	Analyse des bordereaux d'expédition. Le trafic-wagons entièrement ferroviaire, 1974; avril '76 Disponible au ASC
00-75-15	Prairie Grain Handling and Transportation Background Data (N.W. Manitoba, N.E. Saskatchewan); December '75	00-76-09	Prairie Grain Handling and Transportation Background Data (S.W. Manitoba); February '76
00-75-16	A General Equilibrium Analysis of Regional Subsidies; November '75	00-76-10	Prairie Grain Handling and Transportation Background Data (W.C. Manitoba); February '76
00-75-16F	Analyse de l'équilibre général des subventions régionales; novembre '75	00-76-11	Prairie Grain Handling and Transportation Background Data (S.W. Saskatchewan); February '76
00-75-17	Prairie Grain Handling and Transportation Background Data (Peace River); November '75	00-76-12	Prairie Grain Handling and Transportation Background Data (S.C. Alberta); February '76
00-75-18	Preliminary Evaluation of Air Cargo Economic and Operating Efficiencies; April '75		
00-75-18F	Évaluation préliminaire de l'efficacité économique et opérationnelle du fret aérien; avril '75		
00-75-19	International Combined Transport of Goods Convention Study; March '75		
00-76-01	A Study of the Economic Implications of the International Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences; February '76		

REPORT NO.	TITLE	REPORT NO.	TITLE
00-76-13	Prairie Grain Handling and Transportation Background Data (C. Saskatchewan); February '76	00-76-26F	Analyse des bordereaux d'expédition. Le trafic-wagons entièrement ferroviaire: 1975; décembre '76 Disponible au ASC
00-76-14	Prairie Grain Handling and Transportation Background Data (S.E. Manitoba); February '76	00-76-27	Commodity Flow Analysis - 1974 Canadian Carload All-Rail Traffic. Reference Paper No. 1.2; 1976 Available from D.D.S.
00-76-15	Prairie Grain Handling and Transportation Background Data (W.C. Saskatchewan, E.C. Alberta); March '76	00-76-27F	Analyse du volume des denrées - 1974 Trafic canadien par rail-wagon complet. Document de référence No. 1.2; 1976 Disponible au ASC
00-76-16	Prairie Grain Handling and Transportation Background Data (S. Alberta); March '76	00-76-28	Transportation & the Capital Markets; April '76
00-76-17	Prairie Grain Handling and Transportation Background Data (N.E. Saskatchewan); January '76	00-76-29	Transportation Capital Expenditure Forecasts; March '76
00-76-18	Pricing and Subsidies of Air and Rail Passenger Transport. A Summary; March '76	00-76-29F	Prévisions des dépenses d'équipement dans les industries de transport; mars '76
00-76-18F	Tarifs et subventions du transport de passagers par air et par chemin de fer. Résumé du rapport; mars '76	60-77-01a	Prairie Air Service Operations, Dauphin-Brandon-Yorkton, Volume 1; February '77
00-76-19	Prairie Grain Handling and Transportation Background Data (N. Manitoba); March '76	60-77-01b	Prairie Air Service Operations, Dauphin-Brandon-Yorkton, Volume 2; February '77
00-76-20	Prairie Grain Handling and Transportation Background Data (N.C. Alberta); March '76	40-77-02	Regional Air Carrier Study; September '77
00-76-21	Prairie Grain Handling and Transportation Background Data (E.C. Saskatchewan); March '76	40-77-02F	Étude des transporteurs aériens régionaux; septembre '77
00-76-22	Grain Handling and Transportation Background Data Books. The Delivery Point and Subdivision Cross-Reference Index; July '76	10-77-03	Transportation Factors and the Canadian Livestock and Meat Industries: An Updated Summary; September '77
00-76-22F	Données de base sur la manutention et le transport des céréales dans les Prairies - Index des points de livraison et des circonscriptions; juillet '76	10-77-03F	Les facteurs du transport et l'industrie canadienne du bétail et de la viande - Une mise à jour résumée; septembre '77
00-76-23	Transport Regulation: Review of Selected Foreign Approaches; May '76	10-77-04	A Theoretical Examination of Inflation Indexing With Reference to the Regulated Firm; October '77
00-76-23F	Examen de la réglementation des transports dans certains pays; mai '76	10-77-04F	L'indexation et la société réglementée - Une étude théorique; octobre '77
00-76-24	Report on Modelling the Demand for Freight Transport; July '76	10-77-05	Isolated Communities. Digest of Transportation, Social and Economic Data; September '77
00-76-25	Transport Subsidies and Regional Redistribution Policy; December '76	10-77-05F	Résumé des données socio-économiques et du transport relatives aux communautés isolées; septembre '77
00-76-25F	Subventions au transport et politique de redistribution régionale; décembre '76	10-77-06	The Cost of Capital for Regulated Firms: Background Issues; September '77
00-76-26	Waybill Analysis. Carload All Rail Traffic: 1975; December '76 Available from D.S.S.	10-77-06F	Le coût des immobilisations pour les entreprises réglementées - Questions fondamentales; septembre '77

REPORT NO.	TITLE	REPORT NO.	TITLE
20-77-07	Prince Edward Island: Transportation Statistics; October '77	30-78-05F	Les expéditeurs de fret en vrac et les transports - Analyse de sondage d'opinions; février '78
20-77-07F	Île-du-Prince-Édouard - Statistiques de transport; octobre '77	20-78-06	Marine Insurance Industry in Canada; April '78
70-77-09	Commodity Flow Analysis: 1974 Carload All-Rail Traffic Between Canada and the United States. Reference Paper No. 3.1; October '77 Available from D.S.S.	70-78-07	Commodity Flow Analysis: 1975 Carload All Rail Traffic between Canada and the United States. Reference Paper No. 3.2; February '78 Available from D.D.S.
70-77-09F	Analyse du volume des denrées: 1974 Trafic entièrement ferroviaire par wagons complets entre le Canada et les États-Unis. Document de référence No. 3.1; octobre '77 Disponible au ASC	70-78-07F	Analyse du volume des denrées: 1975 Trafic entièrement ferroviaire par wagons complets entre le Canada et les États-Unis. Document de référence No. 3.2; février '78 Disponible au ASC
70-77-10	Commodity Flow Analysis: 1975 Canadian Carload All-Rail Traffic, Reference Paper No. 1.3; October '77 Available from D.S.S.	70-78-08	Commodity Flow Analysis: 1976 Canadian Carload All-Rail Traffic, Reference Paper No. 1.4; April '76 Available from D.S.S.
70-77-10F	Analyse du volume des denrées: 1975 Trafic canadien par rail-wagon complet. Document de référence No. 1.3; octobre '77 Disponible au ASC	70-78-08F	Analyse du volume des denrées: 1976 Trafic canadien par rail-wagon complet. Document de référence No. 1.4; avril '76 Disponible au ASC
50-77-11	Readership Survey; December '77	70-78-09	Commodity Flow Analysis: 1976 Carload All Rail Traffic between Canada and the United States. Reference Paper No. 3.3; May '76 Available from D.D.S.
50-77-11F	Sondage des lecteurs; décembre '77	70-78-09F	Analyse du volume des denrées: 1976 Trafic entièrement ferroviaire par wagons complets entre le Canada et les États-Unis. Document de référence No. 3.3; mai '76 Disponible au ASC
10-77-12	Waybill Analysis 1976 - Carload All Rail Traffic; December '76 Available from D.S.S.	10-78-10F	Liens entre les secteurs des transports et les autres secteurs de l'économie canadienne: Une analyse intersectorielle. Volume I; janvier '77
10-77-12F	Analyse des bordereaux d'expédition. Le trafic-wagons entièrement ferroviaire. 1976; décembre '76 Disponible au ASC	10-78-11F	Liens entre les secteurs des transports et les autres secteurs de l'économie canadienne: Une analyse intersectorielle. Fascicule des résultats. Vol. II; janvier '77
10-77-13	Research Seminar Series; Fall '77	10-78-12F	Liens entre les secteurs des transports et les autres secteurs de l'économie québécoise: Une analyse intersectorielle. Vol. III; janvier '77
10-77-13F	Série de séminaires de recherche; automne '77	10-78-13F	Liens entre les secteurs des transports et les autres secteurs de l'économie québécoise: Une analyse intersectorielle. Fascicule des résultats. Vol. IV; janvier '77
20-78-01	Unit Values of Commodities Moving in Canadian Overseas Trade; February '78	10-78-14F	Analyse comparée de la place des transports dans l'économie canadienne et l'économie québécoise. Vol. V; janvier '77
60-78-02	Research Seminar Series; Spring '78		
60-78-02F	Série de séminaires de recherche; printemps '78		
10-78-03	A Productivity Study of the Canadian Airline Industry; March '78		
10-78-03F	Étude sur la productivité de l'industrie du transport aérien; mars '78		
30-78-04	A Study of Factors Affecting the Marketing and Transportation of Potash; July '78		
30-78-04F	Étude des facteurs qui influent sur la commercialisation et le transport de la potasse; juillet '78		
30-78-05	The Bulk Freight Shipper's Point of View. A Survey on Transportation; February '78		

REPORT NO.	TITLE	REPORT NO.	TITLE
10-78-15F	Calcul d'impact de projets d'investissement dans le domaine des transports: Une analyse intersectorielle. Vol. VI; octobre '76	10-78-18F	Efficacité du Système de Manutention et de transport des Grains des Prairies; septembre '78
10-78-16	Productivity in Canadian Railroads, 1956-1975; August '78	10-78-19	Truck and Rail Technological Developments to 1990; August '78
10-78-16F	La productivité des chemins de fer canadiens, 1956-1975; août '78	10-78-21	Forecasting the Demand for Freight Transport in Canada: A Time Series Approach; October '78
10-78-17	Personal Travel and Transportation Expenditures in Canada; August '78	10-78-22	A survey of CN Roadcruiser Bus Passengers in Newfoundland; November '78
10-78-17F	Déplacements personnels et frais de transport au Canada; août '78	10-78-22F	Sondage auprès des usagers du service d'autocars Roadcruiser assuré par le CN à Terre-Neuve; novembre '78
10-78-18	Prairie Grain Handling and Transportation System Efficiency; September '78		

OTHER RESEARCH PUBLICATIONS

Transport Review – Trends and Selected Issues, February 1977.

Les transports – tendances et questions particulières, février 1977.

Scheduled Air Travel and the Canadian Consumer, March 1978.

Les transports aériens réguliers et le consommateur canadien, mars 1978.

Charter Air Travel and the Canadian Consumer, November 1978.

Les vols d'affrètement et le consommateur canadien, novembre 1978.

The Evolution of Transportation Policy in Canada. January. A seminar paper presented to the Canadian Transport Commission by John R. Baldwin, January 1977.

L'évolution de la politique des transports au Canada, Document présenté à la Commission canadienne des transports par John R. Baldwin, janvier 1977.

Transportation in the Mid-Québec Area

"

"

"

"

"

"

"

Le transport en commun dans le Centre du Québec

"

"

"

"

"

"

"

"

(Overall Report)
Saguenay Region
Lac St-Jean Ouest
Region
St-Maurice Region
Isolated Region
Abitibi Region
Cochrane Region

(rapport général)
Région du Saguenay
Région du Lac St-Jean-Ouest
Région du Saint-Maurice
Région isolée
Région de l'Abitibi
Région de Cochrane

Report on Phase I, Railway Costing Study, August 1978.

Index Numbers – Theory and Applications, by Uri Zohar, Ph.D. and Zohar Consultants for Railway Costing Study, June 1978.

The Cost of Capital for Canadian Pacific Transport Operations, by Seymour Friedland, Ph.D. and Camar Consultants for Railway Costing Study, July 1978.

Yard Switching Measurements. Consideration of Alternatives, Railway Costing Study, December 1978. (Please note that this report must be screened by the Technical Committee but will be released after that.)

tes

RAPPORT N°	TITRE	RAPPORT N°	TITRE
0-78-14F	Analyse comparée de la place des transports dans l'économie canadienne et l'économie québécoise. Vol. V; janvier '77	10-78-18F	Efficacité du système de manutention et de transport des grains des Prairies; septembre '78
10-78-15F	Calcul d'impact de projets d'investissement dans le domaine des transports: Une analyse intersectorielle. Vol. VI; octobre '76	10-78-19	Truck and Rail Technological Developments to 1990; August '78
10-78-16	Productivity in Canadian Railroads, 1956-1975; August '78	10-78-21	Forecasting the Demand for Freight Transport in Canada: A Time Series Approach; October '78
10-78-16F	La productivité des chemins de fer canadiens, 1956-1975; août '78	10-78-22	A survey of CN Roadruser Bus Passengers in Newfoundland; November '78
10-78-17	Personal Travel and Transportation Expenditures in Canada; August '78	10-78-22F	Sondage auprès des usagers du service d'autocars Roadruser assuré par le CN à Terre-Neuve; novembre '78
10-78-17F	Déplacements personnels et frais de transport au Canada; août '78		
10-78-18	Prairie Grain Handling and Transportation System Efficiency; September '78		

AUTRES RAPPORTS DE RECHERCHE

Transport Review - Trends and Selected Issues, February 1977.

Les transports - tendances et questions particulières, février 1977.

Scheduled Air Travel and the Canadian Consumer, March 1978.

Les transports aériens réguliers et le consommateur canadien, mars 1978.

Charter Air Travel and the Canadian Consumer, November 1978.

Les vols d'affrètement et le consommateur canadien, novembre 1978.

The Evolution of Transportation Policy in Canada, January. A seminar paper presented to the Canadian Transport Commission by John R. Baldwin, January 1977.

Évolution de la politique des transports au Canada, Document présenté à la Commission canadienne des transports par John R. Baldwin, janvier 1977.

Transportation in the Mid-Québec Area

Le transport en commun dans le Centre du Québec

(rapport général)

Région du Saguenay

Lac St-Jean Ouest

Region

St-Maurice Region

Isolated Region

Abitibi Region

Cochrane Region

(Overall Report)

Saguenay Region

Lac St-Jean Ouest

Region

St-Maurice Region

Isolated Region

Abitibi Region

Cochrane Region

Région du Saguenay

Région du Lac St-Jean-Ouest

Mauricie

Région isolée

Région de l'Abitibi

Région de Cochrane

Report on Phase I, Railway Costing Study, August 1978.

Index Numbers - Theory and Applications, by Uri Zohar, Ph.D. and Zohar Consultants for Railway Costing Study, June 1978.

The Cost of Capital for Canadian Pacific Transport Operations, by Seymour Friedland, Ph.D. and Camar Consultants for Railway Costing Study, July 1978.

Yard Switching Measurements, Consideration of Alternatives, Railway Costing Study, December 1978. (Please note that this report must be screened by the Technical Committee but will be released after that.)

RAPPORT N°	TITRE	RAPPORT N°	TITRE
10-77-06	The Cost of Capital for Regulated Firms: Background Issues; September '77	30-78-04F	Etude des facteurs qui influent sur la commercialisation et le transport de la potasse; juillet '78
10-77-06F	Le coût des immobilisations pour les entreprises réglementées – Questions fondamentales; septembre '77	30-78-05F	The Bulk Freight Shipper's Point of View. A Survey on Transportation; February '78
20-77-07	Prince Edward Island: Transportation Statistics; October '77	30-78-07	Les expéditeurs de fret en vrac et les transports – Analyse de sondage d'opinions; février '78
20-77-07F	Ile-du-Prince-Édouard – Statistiques de transport; octobre '77	20-78-06	Maritime Insurance Industry in Canada; April '78
70-77-09	Commodity Flow Analysis: 1974 Carload All-Rail Traffic Between Canada and the United States. Reference Paper No. 3.1;	70-78-07	Commodity Flow Analysis: 1975 Carload All Rail Traffic between Canada and the United States. Reference Paper No. 3.2;
70-77-09F	October '77 Available from D.S.S.	70-78-07F	February '78 Available from D.D.S.
70-77-10	Commodity Flow Analysis: 1975 Carload All-Rail Traffic. Reference Paper No. 1.3;	70-78-08	Commodity Flow Analysis: 1976 Canadian Carload All-Rail Traffic. Reference Paper No. 1.4;
70-77-10F	October '77 Available from D.S.S.	70-78-08F	April '76 Available from D.S.S.
70-77-10F	Analyse du volume des denrées: 1975 Traffic canadien par rail-wagon complet, Document de référence No. 1.3;	70-78-08F	April '76 Available from D.S.S.
50-77-11	Readership Survey; December '77	70-78-09	Commodity Flow Analysis: 1976 Carload All Rail Traffic between Canada and the United States. Reference Paper No. 3.3;
50-77-11F	Sondage des lecteurs; décembre '77	70-78-09F	May '76 Available from D.D.S.
10-77-12	Waybill Analysis 1976 – Carload All Rail Traffic;	70-78-09F	May '76 Available from D.D.S.
10-77-13	Research Seminar Series; Fall '77	70-78-10F	Liens entre les secteurs des transports et les autres secteurs de l'économie canadienne: Une analyse intersectorielle. Volume I; janvier '77
60-78-02	Research Seminar Series; Spring '78	10-78-11F	Liens entre les secteurs des transports et les autres secteurs de l'économie canadienne: Une analyse intersectorielle. Fascicule des résultats. Vol. II; janvier '77
60-78-02F	Série de séminaires de recherche; printemps '78	10-78-12F	Liens entre les secteurs des transports et les autres secteurs de l'économie québécoise: Une analyse intersectorielle. Vol. III; janvier '77
10-78-03	A Productivity Study of the Canadian Airline Industry; March '78	10-78-13F	Liens entre les secteurs des transports et les autres secteurs de l'économie québécoise: Une analyse intersectorielle. Fascicule des résultats. Vol. IV; janvier '77
10-78-03F	Etude sur la productivité de l'industrie du transport aérien; mars '78		
30-78-04	A Study of Factors Affecting the Marketing and Transportation of Potash; July '78		

00-76-13	Prairie Grain Handling and Transportation Background Data (C. Saskatchewan); February '76	00-76-26F	Analyse des bordereaux d'expédition. Le trafic-wagons entièrement ferro- viaire; 1975: décembre '76 Disponible au ASC
00-76-14	Prairie Grain Handling and Transportation Background Data (S.E. Manitoba); February '76	00-76-27	Commodity Flow Analysis - 1974 Canadian Carload All-Rail Traffic. Reference Paper No. 1, 2; 1976 Available from D.D.S.
00-76-15	Prairie Grain Handling and Transportation Background Data (W.C. Saskatchewan, E.C. Alberta); March '76	00-76-27F	Analyse du volume des denrées - 1974 Trafic canadien par rail-wagon complet. Document de référence No. 1, 2; 1976 Disponible au ASC
00-76-16	Prairie Grain Handling and Transportation Background Data (S. Alberta); March '76	00-76-28	Transportation & the Capital Markets: April '76
00-76-17	Prairie Grain Handling and Transportation Background Data (N.E. Saskatchewan); January '76	00-76-29	Transportation Capital Expenditure Forecasts; March '76
00-76-18	Pricing and Subsidies of Air and Rail Passenger Transport. A Summary; March '76	00-76-29F	Prévisions des dépenses d'équipement dans les industries de transport; mars '76
00-76-18F	Tarifs et subventions du transport de passagers par air et par chemin de fer. Résumé du rapport; mars '76	60-77-01a	Prairie Air Service Operations, Dauphin-Brandon-Yorkton, Volume I; February '77
00-76-19	Prairie Grain Handling and Transportation Background Data (N. Manitoba); March '76	60-77-01aF	Exploitation des services aériens dans les Prairies - Dauphin Brandon-Yorkton, Volume I: exposé descriptif.
00-76-20	Prairie Grain Handling and Transportation Background Data (N.C. Alberta); March '76	60-77-01b	Prairie Air Service Operations, Dauphin-Brandon-Yorkton, Volume 2; February '77
00-76-21	Prairie Grain Handling and Transportation Background Data (E.C. Saskatchewan); March '76	60-77-01bF	Exploitation des services aériens dans les Prairies - Dauphin Brandon-Yorkton, Volume 2: figures et tableaux.
00-76-22	Grain Handling and Transportation Background Data Books. The Delivery Point and Subdivision Cross-Reference Index; July '76	40-77-02F	Étude des transporteurs aériens régionaux; septembre '77
00-76-23	Transport Regulation: Review of Selected Foreign Approaches; May '76	10-77-03	Transportation Factors and the Canadian Livestock and Meat Industries: An Updated Summary; September '77
00-76-23F	Examens de la réglementation des transports dans certains pays; mai '76	10-77-03F	Les facteurs du transport et l'industrie canadienne du bétail et de la viande - Une mise à jour résumée; septembre '77
00-76-24	Report on Modelling the Demand for Freight Transport; July '76	10-77-04	A Theoretical Examination of Inflation Indexing With Reference to the Regulated Firm; October '77
00-76-25	Transport Subsidies and Regional Redistribution Policy; December '76	10-77-04F	L'indexation et la société réglementée - Une étude théorique; octobre '77
00-76-25F	Subventions au transport et politique de redistribution régionale; décembre '76	10-77-05	Isolated Communities. Digest of Transportation, Social and Economic Data; September '77
00-76-26	Waybill Analysis. Carload All Rail Traffic; 1975; December '76 Available from D.S.S.	10-77-05F	Résumé des données socio-économiques et du transport relatives aux communautés isolées; septembre '77

TITRE

RAPPORT N°

TITRE

RAPPORT N°

RAPPORT N°	TITRE	RAPPORT N°	TITRE
00-75-07F	La base économique des subventions aux transports; mai '75	00-76-02	Insurance and Liability Systems in International Multi-modal Transportation; March '76
00-75-08	Economic Model of Fluctuations of the Prairie's Economy; April '75	00-76-02F	Régimes d'assurance et systèmes de responsabilité pour le transport multi-modal international; mars '76
00-75-08F	Modèle économétrique des fluctuations de l'économie des Prairies; avril '75	00-76-03	A Study of Pricing and Subsidy in Air and Rail Passenger Transport; April '76
00-75-09	An Historical Review of Direct Transport Subsidies in Canada; June '75	00-76-03F	Tarification et subventions dans le transport aérien et ferroviaire des voyageurs; avril '76
00-75-09F	Historique des subventions directes au transport au Canada; juin '75	00-76-04	Intercity Passenger Transport in Canada: A Review of Existing Systems; February '76
00-75-10	Transport Policy—Theory and Practice; October '75	00-76-04F	Le transport interurbain des voyageurs au Canada—Une analyse des réseaux actuels; février '76
00-75-10F	Politique relative au transport—Théorie et pratique; octobre '75	00-76-05	Intercity Passenger Transport in Canada: Predicting the Consequences of Alternative Pricing and Network Strategies; March '76
00-75-11	Transport Demand Elasticities; September '75	00-76-05F	Les transports passagers interurbains au Canada—Analyse des conséquences des divers modes de fixation des prix et des différentes stratégies de réseau; mars '76
00-75-11F	Les élasticités de la demande pour les transports; septembre '75	00-76-06	Transportation Factors and the Canadian Livestock and Meat Industries; February '76
00-75-11F	Les élasticités de la demande pour les transports; septembre '75	00-76-07	Local Air Service Carriers' Policy—Exploration of Policy Options; January '76
00-75-12	Prairie Grain Handling and Transportation Background Data (N.W. Saskatchewan); December '75	00-76-07F	Politique relative aux transporteurs aériens de service local—Exploitation des options de politique; janvier '76
00-75-13	Prairie Grain Handling and Transportation Background Data (N. Alberta); September '75	00-76-08	Waybill Analysis Carload All-Rail Traffic; 1974; April '76 Available from D.D.S.
00-75-13	Prairie Grain Handling and Transportation Background Data (N.W. Saskatchewan); December '75	00-76-08F	Analyse des bordereaux d'expédition ferroviaire; 1974; avril '76 Disponible au ASC
00-75-14	Prairie Grain Handling and Transportation Background Data (S.E. Saskatchewan); December '75	00-76-09	Prairie Grain Handling and Transportation Background Data (S.W. Manitoba); February '76
00-75-14	Prairie Grain Handling and Transportation Background Data (S.E. Saskatchewan); December '75	00-76-10	Prairie Grain Handling and Transportation Background Data (W.C. Manitoba); February '76
00-75-15	Prairie Grain Handling and Transportation Background Data (N.W. Manitoba, N.E. Saskatchewan); December '75	00-76-11	Prairie Grain Handling and Transportation Background Data (S.W. Saskatchewan); February '76
00-75-16	A General Equilibrium Analysis of Regional Subsidies; November '75	00-76-12	Conferences; February '76
00-75-16F	Analyse de l'équilibre général des subventions régionales; novembre '75		
00-75-17	Prairie Grain Handling and Transportation Background Data (Peace River); November '75		
00-75-18	Preliminary Evaluation of Air Cargo Economic and Operating Efficiencies; April '75		
00-75-18F	Evaluation préliminaire de l'efficacité économique et opérationnelle du fret aérien; avril '75		
00-75-19	International Combined Transport of Goods Convention Study; March '75		
00-76-01	A Study of the Economic Implications of the International Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences; February '76		

RAPPORT N°	TITRE	RAPPORT N°	TITRE
00-74-04	Commodity Flow Analysis 1973. Reference Paper No. 1.1; October '74 Available from D.S.S.	00-74-17	Trans-Newfoundland Transportation Study, Volume I: Air Transport; May '74
00-74-04F	Analyse du volume des denrées 1973. Document de référence no. 1.1; juin '74 Disponible au ASC	00-74-18	Trans-Newfoundland Transportation Study, Volume J: Corridor Transportation System; May '74
00-74-05	Maritime "Select Territory" Westbound Commodity Flow Analysis. 1968-1972 Canadian National Local Carload All-Rail Traffic. Reference Paper No. 2, 1974; September '74 Available from D.S.S.	00-74-19	Trans-Newfoundland Transportation Study. Summary Document; May '74
00-74-05F	"Territoire choisi" des provinces maritimes - analyse du volume des denrées expédiées vers l'ouest. (CN seulement) Document de référence no. 2; septembre '74. Disponible au ASC	00-74-19F	Étude sur les transports dans le corridor de circulation terre-neuvien: Document récapitulatif; mai '74
00-74-06	A Study of AMTRAK'S Effectiveness; November '74	00-74-20	Analysis of Regional Transportation Developments - A Discussion Paper; September '74
00-74-06F	Étude de l'efficacité d'AMTRAK; novembre '74	00-74-20F	Analyse de l'évolution des transports régionaux; mai '74
00-74-09	Trans-Newfoundland Transportation Study, Volume A: Intercity Bus Services; May '74	00-74-21	Local Service Air Carriers; August '74
00-74-10	Trans-Newfoundland Transportation Study, Volume B: Trucking Industry; May '74	00-74-21F	Transporteurs aériens de service local; août '74
00-74-11	Trans-Newfoundland Transportation Study, Volume C: Trans-Canada Highway; May '74	00-74-22	Major Centre Traffic Flow - 1969; June '74
00-74-12	Trans-Newfoundland Transportation Study, Volume D: Rail Freight & Passenger Services; May '74	00-74-22F	Major Centre Traffic Flow - 1969; June '74
00-74-13	Trans-Newfoundland Transportation Study, Volume E: Railway Fixed Plant; May '74	00-75-01	Marketing High Speed Ground Transport; June '74
00-74-14	Trans-Newfoundland Transportation Study, Volume F: Passenger Transportation; May '74	00-75-01F	Marketing des transports rapides terrestres; juin '74
00-74-15	Trans-Newfoundland Transportation Study, Volume G: Freight Transportation; May '74	00-75-02	The Edmonton Hinterland Public Transport Study; July '75
00-74-16	Trans-Newfoundland Transportation Study, Volume H: Community Access; May '74	00-75-03	Some Lessons from Transport Transport Study; July '75
		00-75-03F	Leçons tirées de la déréglementation des transports au Canada; avril '75
		00-75-04	Commodity Flow Analysis - 1968-1973. Carload All-Rail Traffic Between Canada and the United States. Reference Paper No. 3; July '75 Available from D.D.S.
		00-75-04F	Analyse du volume des denrées - 1968-1973. Trafic entièrement ferroviaire par wagons complets entre le Canada et les États-Unis; juillet '75 Disponible au ASC
		00-75-05	Report on Transport Demand Forecasting Program: Phase One, Working Paper No. 6; March '75
		00-75-06	The Canadian Trucking Industry. Issues Arising Out of Current Information; May '75
		00-75-06F	Les entreprises canadiennes de camionnage - questions nées de l'information disponible; mai '75
		00-75-07	Economic Basis for Transport Subsidies; May '75

RAPPORT N°	TITRE	RAPPORT N°	TITRE
00-72-14F	Répartition — Population des entre- prises de transport par autobus et par autocar exerçant au Canada; octobre '72	00-73-08	PH&ER: Producers' Haul and Elevator Receipts; April '73 Report Out of Print
00-72-15	Application, Technology and Economics of Slurry Pipelining; October '72	00-73-09	The Container Study in Summary; October '73
00-72-16	CROP: Conformal Representation of the Prairie Provinces, Occasional Paper No. 1; April '72 Report Out of Print	00-73-10	The Adequacy of the Air Services in the Atlantic Region of Canada; October '73
00-72-16F	CROP: Le Système de représentation conforme de provinces; avril '72	00-73-11	Research Base for Development of a National Container Policy, Phase III; May '73
00-72-17	Research Base for Development of a National Container Policy, Phase II, Volume I; November '72	00-73-12	Magdalen Islands Transportation Study, Survey of Ferry Passengers on the M.V. Manic; September '73
00-72-18	Research Base for Development of a National Container Policy, Phase II, Volume II; November '72	00-73-12F	Étude du transport desservant les Îles de la Madeleine — Enquête sur le trafic passagers du M.V. Manic; septembre '73
00-72-19	Research Base for Development of a National Container Policy, Phase II, Volume III; November '72	00-73-13	Midwestern Ontario — Bruce Public Transport Study, Part I; December '73
00-72-20	Comparison of the Growth of U.S. and Canadian Domestic Air Travel; December '72	00-73-13F	Étude des transports publics de la région centre-ouest de l'Ontario — Comité de Bruce, Première Partie; décembre '73
00-72-21	Transportation in Labrador; 1972 December	00 73 14	Midwestern Ontario — Bruce Public Transport Study, Part II; December '73
00-73-01	Civil Marine Infrastructure Annual Costs and Revenues, 1956-1970; April '73 Available from D.S.S.	00-73-14F	Étude des transports publics de la région centre-ouest de l'Ontario — Comité de Bruce, Deuxième Partie; décembre '73
00-73-02	National Railroad System Annual Costs and Revenues, 1956-1970; April '73 Report Out of Print	00-73-15	Major Centre Traffic Flow — 1970; January '74
00-73-03	National Road Pricing Policies in Canada; July '73 Available from D.S.S.	00-73-16	Major Centre Traffic Flow — 1971; January '74
00-73-04	Transport Costs and Revenues in Canada; Published in The Journal of Transport Economics and Policy, Vol. IX, I, January 1975.	00-73-17	Experimental Studies on Solids Pipelining of Canadian Commodities — for CTC and TDA; August '73 Available from: Saskatchewan Research Council
00-73-04F	Recettes et déboursés des transports au Canada; ce rapport était publié dans The Journal of Transport Economics and Policy, Vol. IX, I, January 1975. décembre '73 Edition épuisée	00-74-01	Midwestern Ontario — Bruce Public Transport Study, Part III; December '73
00-73-05	Canadian Potash Industry; September '73	00-74-01F	Étude des transports publics de la région centre-ouest de l'Ontario — Comité de Bruce, Troisième Partie; février '74
00-73-05F	L'industrie canadienne de la potasse; septembre '73	00-74-02	Major Centre Traffic Flow; February '74
00-73-06	Subsidy Payments to Water and Air Transport in the Atlantic Region 1968- 1973, Part I: Water Transport; March '73	00-74-03	Commodity Flow Analysis 1968-1972. Reference Paper No. 1; May '74. Available from D.S.S.
00-73-07	The Canadian Air Transport Region; April '73 Report Out of Print	00-74-03F	Analyse du volume des denrées. Document de référence No. 1. 1968-1972; mai '74 Disponible au ASC

RAPPORTS DE RECHERCHE MIS À LA DISPOSITION DU PUBLIC

(Annexe "I")
Service de recherche

RAPPORT N°	TITRE	RAPPORT N°	TITRE
00-70-01	Intercity Passenger Transport Study; September '70 Available from D.S.S.	00-71-11	STOL Technology Bibliography Updates; December '71
00-70-02	Forecasting Intercity Travel; May '70 Report Out of Print	00-71-12	Truck Noise Pollution; September '71
00-70-03	Northern Air Transport Study, Vol I; September '70 Report Out of Print	00-71-13	A Review of Marginal Cost Pricing; December '71
00-70-04	Research Base for the Development of a National Container Policy, Phase I, Vol. I; September '70	00-71-13F	Étude des pratiques d'établissement des prix fondées sur les coûts maritimes; décembre '71
00-70-05	Research Base for the Development of a National Container Policy, Phase I, Vol. II; September '70	00-71-14	The Financial Position of the Major Airlines in Canada; August '71
00-70-06	An Assessment of STOL Technology; July '70 Report Out of Print	00-71-15	Evaluation of New Technology for Intercity Travel; July '71
00-70-07	Operating Costs for Conventional Aircraft; May '71	00-72-01	Microfiche Index, Issue No. 5; January '73 Report Out of Print
00-70-08	Highway Costs and Revenues in Canada; December '70 Report Out of Print	00-72-02F	Le coût du capital pour les investissements du secteur public; mars '72
00-70-09	Canadian Merchant Marine Analysis of Economic Potential; December '70	00-72-03	Productivity Trends in the Canadian Railways, 1956-1972; November '73
00-70-10	Summary of Canadian Merchant Marine Analysis of Economic Potential; December '70 Available from D.S.S.	00-72-04	Air Travel Projections—Canadian Domestic and Transborder 1971-1981; June '72
00-70-10F	Résumé de marine marchande canadienne—analyse du potentiel économique; décembre '70	00-72-05	Urban Access in the Canadian Corridor; June '72
00-71-01	Tracked Air Cushion Vehicles in the Urban Areas; December '71	00-72-06	Diversification of Overseas Trade Between U.S. and Canadian Ports; June '72
00-71-02	Passenger Transport in Canadian Urban Areas; December '71	00-72-06F	Détournement du commerce d'outre-mer des États-Unis vers les ports du Canada et du commerce d'outre-mer des États-Unis; juillet '72
00-71-03	Magnetic Suspension for Guided Transport Vehicles; September '71	00-72-07	Airline Impact of Airport Facility Charges; July '72
00-71-04	The Concorde Sonic Boom Monitoring Program; December '70 Report Out of Print	00-72-08	Toronto Commuter Rail Study; November '72 Report Out of Print
00-71-05	Stumpy Pipeline Research Information Circular No. 1; April '71	00-72-09	Civil Aviation Infrastructure, Annual Costs and Revenues, 1954-1958; September '71 Available from D.S.S.
00-71-06	A Parametric Study of First Generation STOL Aircraft; April '71 Report Out of Print	00-72-10	Road Annual Costs and Revenues, 1955-1968; September '72 Available from D.S.S.
00-71-07	A Pricing Policy Framework for Public Transportation Facilities (Superseded by Report 00-73-03, Chapters 1-5); May '71 Report Out of Print	00-72-11	Truck Noise Reduction: A Review of Alternative Strategies; September '72
00-71-08	Comparison of Strategies for Development of Intercity Transport; April '71	00-72-12	Forecasts of Passenger Travel in Canada's Domestic Long-Haul Air Market; July '72
00-71-09	Modelling Future Container Flows in Canada; May '71 Report Out of Print	00-72-13	New Methods of Public Transport Administration: The Public Marketing Agency; October '72
00-71-10	Northern Air Transport Study, Volume II; May '71	00-72-14	University of Bus and Motorcoach Companies: A List of Carriers in Canada; October '72

Grands lacs

Titulaire

McKell Work Boats Ltd.
Power Corporation of Canada

Rivière Mackenzie

Titulaire

Arctic Transportation Ltd.
Cooper Barguing Service Ltd.
Lindberg Transport Ltd.
Little (3) Transport & Salvage Ltd.
La société des transports du Nord Ltée
Streeper Bros. Marine Transport Ltd.

Partie ouest de l'Arctique canadien

Titulaire

Arctic Transportation Ltd.
Lindberg Transportation Company
La société des transports du Nord Ltée

Nombre de navires autorisés

1
4
5

Nombre de navires autorisés

29
6
11
3
195
9
253

Nombre de navires autorisés

19
6
67
92

(Annexe "F")
Comité des transports aériens
STATISTIQUES CHOISIES

Nombre de titulaires		
Transpor-teurs auto-risés	1,515	1,650
Aé-ro-nefs à voilure fixe	1,412	1,542
Aé-ro-nefs à voilure tou-mante	103	108
Transpor-teurs na-tionaux	798	889
Transpor-teurs étran-gers	717	761
Requêtes portant sur des permis		
En main au 1er janv. 1977	352	288
Reçus durant l'année	805	898
Étudiées	869	879
En cours de ré-gle-ment	288	307
Ag-ré-ées	575	634
Ré-jé-tes	77	63
Re-tir-ées	15	38
Re-fu-sées	10	16
Ré-ta-blis-se-ment de per-mis	19	9
En main	173	119
Annulation ou sus-pen-sion de per-mis	288	307
Ex-em-p-tions à l'é-gard d'aé-ro-nefs pri-vés	42	50
Ex-em-p-tions à l'é-gard d'a-gri-cul-teurs "vo-lants"	96	100
Or-don-nan-ces dé-li-vr-ées	636	658
Dé-ci-sions ren-du-es	358	316
Dé-ci-sions/ or-don-nan-ces ré-vi-sées	7	15
Tab-leaux de tar-if dé-po-sés	88,085	105,922
Re-quêtes en ob-ten-tion d'une per-mis-sion spé-ciale	1,313	1,437

(Annexe "G")
Comité des transports aériens
STATISTIQUES CHOISIES - VOLS D'AFFRÈTEMENT ET PASSAGERS

Affrètements pour voyage tout compris			
En provenance du Canada	14,550	1,978,092	1,105
En provenance de l'étranger	22	58	98
Sans participation et à but commun	1,405	2,977	964
En provenance du Canada	592	1,290	2,668
En provenance de l'étranger	1,791	462,728	1,105
ABC/Affinité	163		98
En provenance du Canada	979		964
En provenance de l'étranger (ABC)	1,791		2,668
(AFF)			98
ABC intérieurs			1,105

NORTHERN ALBERTA RAILWAYS COMPANY
RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1977
ARTICLE 258 (EMBRANCHEMENTS EN EXPLOITATION OBLIGATOIRE)

Subdivision		Entre	
Alberta			
1. Barthead		Busby-Barthead	\$ 119,818
2. Lac La Biche-Waterways		Carbondale-Waterways	2,947,928
3. Peace River		Roma Jct.-Hines Creek	1,768,264
4. Smoky		Rycroft-Spirit River	171,048
5. Smoky-Grande Prairie		Winagami-B.C. Border	3,145,183
6. Grande Prairie		B.C. Border-Dawson Creek	624,176
		TOTAL	\$8,776,417
			\$3,928,592
		Pertes réelles (1)	
		Palements versés au 31 déc. 1978	

(1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises le 9 mai 1978.

LA ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION (NIPISSING CENTRAL RAILWAY)
RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1977
ARTICLE 261 (SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS)

Services de trains de voyageurs		Services de trains de voyageurs	
I. Swastika-Noranda		I. Hamilton-Welland	
(1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises le 3 avril 1978.		(1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises le 13 juin 1978.	
(2) Paiements basés sur des réclamations en dédommagement de pertes réelles		(2) Paiements basés sur des réclamations en dédommagement de pertes réelles	
(3) Paiement par anticipation versé en vertu de la Loi sur les chemins de fer conformément au Crédit de transport 85(a) de la Loi n° 4 portant affectation de crédits de 1975.		(3) Paiement par anticipation versé en vertu de la Loi sur les chemins de fer conformément au Crédit de transport 85(a) de la Loi n° 4 portant affectation de crédits de 1975.	
		Pertes réelles (1)	\$696,708
		Pertes réelles certifiées	\$517,673
		Palements versés au 31 déc. 1978 (80% des pertes réelles certifiées) (2)	\$414,138 (3)

LA TORONTO, HAMILTON AND BUFFALO RAILWAY COMPANY
RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1977
ARTICLE 261 (SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS)

Services de trains de voyageurs		Services de trains de voyageurs	
I. Hamilton-Welland		I. Hamilton-Welland	
(1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises le 13 juin 1978.		(1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises le 13 juin 1978.	
(2) Paiements basés sur des réclamations en dédommagement de pertes réelles		(2) Paiements basés sur des réclamations en dédommagement de pertes réelles	
(3) Paiement par anticipation versé en vertu de la Loi sur les chemins de fer conformément au Crédit de transport 85(a) de la Loi n° 4 portant affectation de crédits de 1975.		(3) Paiement par anticipation versé en vertu de la Loi sur les chemins de fer conformément au Crédit de transport 85(a) de la Loi n° 4 portant affectation de crédits de 1975.	
		Pertes réelles (1)	\$259,030
		Pertes réelles certifiées	\$177,073
		Palements versés au 31 déc. 1978 (80% des pertes réelles certifiées) (2)	\$141,658 (3)

CANADIEN PACIFIQUE
RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1977
ARTICLE 261 (SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS)

Services de trains de voyageurs		
1. Montréal/Toronto-Vancouver	\$38,922,096	
2. Halifax-Yarmouth	1,068,548	
3. Montréal-Saint-Jean (N.-B.)	4,297,678	
4. Montréal-Québec	2,185,970	
5. Montréal-Mont-Laurier	171,445	
6. Montréal-Ottawa (rive nord)	612,545	
7. Toronto-Havelock	494,464	
8. Toronto-Hamilton	481,198	
9. Sudbury-White River	1,142,246	
10. Sudbury-Sault-Sainte-Marie	267,440	
11. Calgary-Edmonton Sud	1,104,029	
12. Victoria-Courtenay	292,491	
13. Truro-Windsor	68,762	
14. Montréal-Farnham	283,333	
TOTAL	\$51,392,245	
Pertes réelles		
réclamées (1)	\$47,686,331	
Pertes réelles		
certifiées	\$29,547,557	
31 déc. 1978		
(80% des pertes		
réelles certifiées) (2)		
		\$38,149,065

1. Montréal/Toronto-Vancouver	\$38,922,096	
2. Halifax-Yarmouth	1,068,548	
3. Montréal-Saint-Jean (N.-B.)	4,297,678	
4. Montréal-Québec	2,037,396	
5. Montréal-Mont-Laurier	155,273	
6. Montréal-Ottawa (rive nord)	555,244	
7. Toronto-Havelock	450,365	
8. Toronto-Hamilton	346,083	
9. Sudbury-White River	711,972	
10. Sudbury-Sault-Sainte-Marie	249,220	
11. Calgary-Edmonton Sud	1,028,211	
12. Victoria-Courtenay	275,004	
13. Truro-Windsor	Nil (5)	
14. Montréal-Farnham	Nil (5)	
TOTAL	\$47,686,331	
Pertes réelles		
réclamées (1)	\$1,134,150	
Pertes réelles		
certifiées	\$487,650	
31 déc. 1978		
(80% des pertes		
réelles certifiées) (2)		\$390,120 (3)

Services de trains de voyageurs
 1. Sault-Sainte-Marie-Hearst

ALGOMA CENTRAL RAILWAY COMPANY
RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1977
ARTICLE 261 (SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS)

Pertes réelles
réclamées (1)
 \$1,134,150

Pertes réelles
certifiées
 \$487,650

Palements versés au
31 déc. 1978
(80% des pertes
réelles certifiées) (2)
 \$390,120 (3)

(1) Réclamation en dédommagement des pertes réelles soumises le 29 mars 1978.
 (2) Paiements basés sur des réclamations en dédommagement de pertes réelles soumises le 19 décembre 1977.
 (3) Paiement par anticipation versé en vertu de la Loi sur les chemins de fer conformément au Crédit de transport (S3a) de la Loi n° 4 portant affectation de crédits de 1975.

de 1975.
 Loi n° 4 portant affectation de crédits

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées (1)	Paiements versés au 31 déc. 1978 (7)
53. Tyvan	Stoughton Regina	1,309,683	1,275,416
54. Vanguard	Swift Current-Meyronne	1,275,416	1,151,432
55. White Fox	Nipawin-Sharpe	1,151,432	294,612
56. Wishart	Foam Lake-Wishart	294,612	1,208,198
57. Wood Mountain	Ogle-Mankota	1,208,198	
58. Alberta Central (2)	Forth-O'way	129,543	
59. Aldersyde	Coalhurst-Aldersyde	1,432,142	706,316
60. Bassano	Empress-Bassano	706,316	796,539
61. Burstall	Leader-Fox Valley	796,539	
62. Cardston (4)	Schuler et Ingebricht Lake	684,709	
63. Cassils (2)	Stirling-Glenwood	684,709	
64. Coronation (3)	Cassils-Scandia	20,473	
65. Crossfield (2)	Kerrobett-Coronation	1,458,619	
66. Furness (3)	Collicutt-Cremona	79,131	
67. Irricana	Collicutt-Cremona	79,131	
68. Lacombe	Epping-Paradise Valley	384,786	
69. Langdon and Acme	Bassano-Standard	495,343	
70. Lomond	Coronation-Nevis	835,385	
71. Rosemay (2)	(y compris Lembr. Cordel)	1,075,219	
72. Stirling	Langdon-East Coulee	1,075,219	
73. Strathmore (4)	Cosway-Wimborne	906,866	
74. Suffield (4)	Lomond-Eltham	906,866	
75. Turin	Finneegan-East Coulee	26,548	
76. Vegreville (2)	Manybertres-Stirling	1,758,931	
77. Willingdon (3)	Gleichen-Shepard	190,739	
78. Woolford (2)	Suffield-Lomond	587,563	
	Coalhurst-Turin	401,149	
	Vegreville-Willingdon	135,367	
	Lloydminster-Clover Bar	2,690,478	
	(y compris Lembr. Chemical)	55,204	
	Raley-Whisky Cap		
	TOTAL	558,669,320	\$37,981,046

- (1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises le 25 décembre 1978.
- (2) Projet de l'abandon du 1er janvier au 30 juin 1977 et réclame en vertu de l'article 258 pour cette période. Non protégé depuis le 1er juillet 1977 et admissible à une réclamation en vertu de l'article 256 après cette date.
- (3) Se prolonge en Saskatchewan sur une faible distance.
- (4) Comprand (les) tronçons) de la ligne protégés (s) de l'abandon du 1er janvier au 30 juin 1977 et réclame en vertu de l'article 258 pour cette période. (Les tronçons) non protégés (s) de la ligne depuis le 1er juillet 1977 et admissible à une réclamation en vertu de l'article 256 après cette date.
- (5) Se prolonge en Alberta sur une faible distance.

(b) Se prolonge au Manitoba sur une faible distance.

(7) L'analyse des réclamations par entreprise financièrement en difficulté pour tous les paiements jusqu'au 31 décembre 1978 figurent comme montant total seulement. Les paiements totalisant \$37,981,046 sont la réclamation par l'Association de Canadiens Pacifique Limitée pour 1977, conformément au Crédit de transport (85a) de la Loi n° 4 portant allocation de crédits de 1975. Les paiements destinés obtenus des renseignements par embranchement doivent s'adresser au Service d'information, Commission canadienne des transports, Ottawa K1A 0N9. Ces données seront disponibles sous peu.

CANADIEN PACIFIQUE

RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1977

ARTICLE 258 (EMBRANCHEMENTS EN EXPLOITATION OBLIGATOIRE)

Pertes réelles réclamées (1)	Palements versés au 31 déc. 1978 (7)	Entree		Subdivision	
62,528	s	Lauder-Alida	1. Alida (2) (3)	Manitoba	
344,061		Rugby-Arborg	2. Arborg		
7,428		Kronsgrart-Pium Coulee	3. Carnian (2)		
764,697		Murray Park-Souris	4. Glenboro		
104,613		Altona-Gretna	5. Gretna		
264,548		Birds Hill-Molson	6. Lac du Bonnet		
376,268		Rosenfeld-La Rivière	7. La Rivière		
205,919		Forrest-Lenore	8. Lenore (4)		
282,713		Deloraine-Lyleton	9. Lyleton (4)		
365,379		Brandon-Minotia	10. Minotia (4)		
1,318,306		(y compris Lembr. Rapid City)	11. Napinka		
172,060		La Rivière-Napinka	12. Russell (4)		
59,108		Binscarth-Ingils	13. Snowflake (2)		
68,525		Varcoe-Wellwood	14. Varcoe (2)		
77,812		Selkirk-Riverton	15. Winnipeg Beach		
1,418,182		Shaunavon-Manyberties	16. Altawan (5)	Saskatchewan	
216,378		Ormiston-Cardross	17. Amulet (4)		
832,162		Schwitzer-Arcola	18. Arcola (6)		
182,683		Urban-Balfemnie	19. Asquith (2)		
872,017		Amulet-Assinibolia	20. Assinibolia		
102,797		Lloydminster-Hillmond	21. Big Gully (2)		
1,161,347		Estevan-Minton	22. Bromhead		
1,601,343		(y compris Lembr. Tribune)	23. Bulvea		
1,330,633		Euston-Colonsay	24. Colonsay (4)		
98,229		Rockglen-Killdeer	25. Colony (2)		
69,879		Cutoff-Rosemound	26. Cuthknife (2)		
372,695		Player-Stimie	27. Dunelm		
1,969,039		Java-Empress	28. Empress (5)		
518,148		Curie-Assinibolia	29. Expansé		
787,199		Assinibolia-Big Beaver	30. Fife Lake		
231,750		Hatton-Golden Prairie	31. Hatton		
347,469		Brass-Kelield	32. Kelield		
2,042,176		Outlook-Kerrobort	33. Kerrobort		
416,963		Arcola-Weyburn	34. Kisbey		
1,139,859		Tregarva-Lanigan	35. Lanigan		
1,348,785		Wilkie-Lloydminster	36. Lloydminster		
1,230,715		Kerrobort-Macklin	37. Macklin		
580,314		Gunnworth-Matador	38. Matador (4)		
221,722		Milden-McMorran	39. McMorran (2)		
995,902		Tobey-Meadow Lake	40. Meadow Lake		
1,456,684		Lanigan-Gronlid	41. Melfort (4)		
703,911		Rocanville-Neudorf	42. Neudorf		
2,125,598		Notken-Vai Marie	43. Notken		
2,191,815		Moose Jaw-Outlook	44. Outlook		
399,871		Wickett-Verlo	45. Pennant (4)		
895,368		Lanigan-Northway	46. Prince Albert		
477,996		Kerrobort-Wilkie	47. Reford		
96,977		Perdue-Marrlott	48. Rosetown (2)		
1,110,672		Archive-Hak	49. Shamrock		
3,262,325		Assinibolia-Shaunavon	50. Shaunavon		
99,864		Baird-Stewart Valley	51. Stewart Valley (2)		
1,195,497		Goudie-Nipawin	52. Tisdale		

Subdivision		Entre	Pertes réelles réclamées (1)	Paiements versés au 31 déc. 1978 (6)
Colombie-Britannique				
47. Vegreville (4)		Vegreville-Willinghamdon	70,301	
48. Woolford (4)		Raley-Whisky Gap	56,119	
49. Carmi		Midway-Pentiction	505,468	
50. Kaslo		Denver Canyon-Nakusp	411,994	
51. Princeton (3)		Merritt-Nicola	1,785	
52. Osoyoos		Okanagan Falls-Osoyoos	81,675	
TOTAL			\$ 3,778,527	\$ 1,373,502

- (1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises le 28 décembre 1978.
- (2) Abandon de l'embranchement autorisé en 1977, n'est donc admissible que pour une partie de l'année.
- (3) Les paiements ne peuvent être reconnus mandés que si les embranchements sont jugés "non rentables". Ce service a donc été exclu du paiement total.
- (4) Protégé de l'abandon du 1er janvier au 30 juin 1977 et réclame en vertu de l'article 258 pour cette période. Non protégé depuis le 1er juillet 1977 et admissible à une réclamation en vertu de l'article 256 après cette date.
- (5) Se prolonge en Saskatchewan sur une faible distance.
- (6) L'analyse des réclamations par embranchement est incomplète pour tous les paiements jusqu'au 31 décembre 1978 figurent comme montant total seulement. Les paiements totalisant \$1,373,502 sont la réclamation par anticipation de Canadien Pacifique limitée pour 1977, conformément au Crédit de transport 85 (a) de la Loi n° 4 portant affectation de crédits de 1975. Les personnes désirant obtenir des renseignements par embranchement doivent s'adresser au Service d'information, Commission canadienne des transports, Ottawa K1A 0N9. Ces données seront disponibles sous peu.

CANADIEN PACIFIQUE
RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1977
ARTICLE 256 (EMBRANCHEMENTS EN EXPLOITATION LIBRE)

Subdivision			Entre		Pertes réelles versées au 31 déc. 1978 (6)
Nouveau-Brunswick					
1. Minto			Minto-Pennlyn		83,122
2. Shore Line			Lepreau-St. George		47,961 (2)
Quebec					
3. Drummondville			Knowlton-Foster		5,871 (2)
4. Maniwaki (3)			Laman-Maniwaki		66,109
5. G.C.R. Tring (3)			Tring-Jct.-Mégantic		357,996
6. Ste. Agathe (3)			Ste. Agathe-Mont-Laurier		46,526
7. Sawyerville			Cookshire-Sawyerville		3,761 (2)
Ontario					
8. Chalk River			Renfrew-Calabogie		837 (2)
9. Eganville			Payne-Douglas		61,850
10. Port McNicoll			Coldwater-Port McNicoll		23,832 (2)
11. Walkerton (3)			Saugeen-Walkerton		39,134
Manitoba					
12. Alida (4) (5)			Lauder-Alida		20,601
13. Carman (4)			Kronsgart-Plum Coulee		4,965 (2)
14. Lenore (4)			Forrest-Wheatland		23,847
15. Lenore (4)			Kenton-Lenore		16,330
16. Lyleton (4)			Dalry-Lyleton		4,659 (2)
17. Miniota (4)			Brandon-Hamiota (y compris Lembr. Rapid City)		103,631
18. Miniota (4)			Crandall-Miniota		22,691
19. Russell (4)			Binscarth-Russell		7,969
20. Snowflake (4)			Wood Bay-Snowflake		30,697
21. Varcoe (4)			Varcoe-Wellwood		69,660
Saskatchewan					
22. Amulet (4)			Crane Valley-Cardross	S	22,339
23. Asquith (4)			Urban-Sommingdale		168,132
24. Asquith (4)			Sommingdale-Balfemnie		12,707 (2)
25. Big Gully (4)			Lloydminster-Hillmond		104,501
26. Colonsay (4)			Euston-Dilke		12,776
27. Colonsay (4)			Amazon-Colonsay		26,434
28. Colony (4)			Rockglen-Killdeer		99,858
29. Cuthbert (4)			Cuthbert-Rosemound		36,291
30. Matador (4)			Gunnworth-Warlike		13,929
31. Matador (4)			Kyle-Matador		37,503
32. McMortan (4)			Milden-McMortan		225,397
33. Medstead			Healy-Panton		55,702 (2)
34. Melfort (4)			Lac Vert-Cronlid		237,605
35. Pennant (4)			Wickett-Rosera		9,261
36. Rosestown (4)			Perdue-Mariott		96,977
37. Shamrock (4)			Archive-Courval		19,485
38. Stewart Valley (4)			Baird-Stewart Valley		101,519
Alberta					
39. Alberta Central (4)			Fort-Otway		67,276
40. Cardston (4)			Cardston-Glenwood		67,846
41. Cassils (4)			Cassils-Scandia		11,214 (2)
42. Crossfield (4)			Collicutt-Cremona		41,096
43. Rosemary			Rosemary-Matzhwin (y compris Lembr. Cem)		56,985
44. Rosemary (4)			Finnegan-East Coulee		21,561 (2)
45. Strathmore (4)			Gleichen-Strathmore		28,752
46. Sutherland (4)			Sutherland-Hays		33,990 (2)

CANADIEN NATIONAL RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1977 ARTICLE 261 (SERVICES DE TRAINS DE VOYAGEURS)

Services de trains de voyageurs		Pertes réelles		Pertes réelles		Paiements versés au 31 déc. 1978 (80% des pertes certifiées) (2)	
1. Québec-La Malbaie-Clermont		240,508 \$		227,280 \$		181,824 (3)	
2. Montréal-Gaspé; Québec-Moncton		7,272,105		6,705,959		5,364,767	
3. Montréal-Halifax/Sydney		36,091,171		34,039,738		27,231,790	
4. Sydney-Truro-Halifax		1,966,771		1,851,651		1,481,321	
5. Toronto-Kingston		1,584,366		1,386,874		1,109,499	
6. Montréal/Québec-Chicoutimi		5,330,001		5,121,323		4,097,058	
7. Québec-Cochrane-Noranda		6,170,759		5,949,026		4,759,221	
8. Montréal-Sherbrooke-Coaticook		1,169,684		1,081,309		865,047	
9. Ottawa-Belleville		1,384,203		1,291,329		1,033,063	
10. Richmond-Lyster-Québec		1,114,157		1,068,895		85,516 (4)	
11. Toronto-Stratford		1,038,427		954,613		763,690	
12. Toronto-North Bay-Kapuskasing		3,266,603		2,960,238		2,368,190	
13. Toronto-Niagara Falls		2,239,118		2,099,879		1,679,903	
14. Winnipeg-Thompson/Churchill		9,173,445		8,716,326		6,973,061	
15. Edmonton-Drumheller		759,096		723,357		578,686	
16. Edmonton-North Battleford		394,350		368,628		294,902 (5)	
17. Jasper-Prince-George-Prince-Rupert		5,363,319		4,993,299		3,994,639	
18. Montréal/Toronto-Vancouver		62,694,554		58,959,687		47,167,750	
19. Moncton-Saint Jean (N.-B.)		1,457,006		1,383,158		1,106,526	
20. Winnipeg-Thunder Bay North		554,198		530,390		424,312 (6)	
21. Saskatoon-Le Pas		654,338		615,931		492,745	
22. Edmonton-Grand Centre		303,372		281,618		225,294 (7)	
23. Toronto-Stouffville		702,972		675,649		540,519	
24. Ottawa-Brockville-Toronto		6,159,080		5,433,761		4,435,009	
25. Regina-Saskatoon-Prince Albert		991,806		813,220		650,576	
26. Prince Albert-Hudson Bay		26,430		24,898		19,918 (8)	
27. Hearst-Nakina		52,960		50,369		40,295	
28. Hornepayne-Manitouwadge		31,392		30,429		24,343	
29. Dauphin-Winnipegosis		12,453		8,026		6,421 (9)	
30. Wadawden-Gilliam-Churchill		45,483		42,893		34,314	
31. Sioux Lookout-Thunder Bay North		130,580		116,507		93,206	
32. Flin Flon-Osborne Lake		69,679		67,887		54,310	
33. Le Pas-Lynn Lake		218,505		210,668		168,534	
34. McBride-Prince George		80,617		73,295		58,636 (10)	
35. Toronto-London-Sarnia		10,609,032		9,622,906		7,698,325	
36. Montréal-Québec		4,336,482		4,071,359		3,257,087	
37. Montréal-Brockville-Toronto		20,465,958		18,293,451		14,634,761	
38. Toronto-Windsor		11,977,123		11,024,465		8,819,572	
39. Montréal-Ottawa		6,970,896		6,564,506		5,251,605	
40. Toronto-North Bay ("Northlander")		2,189,077 (11)		1,078,023 (11)		862,418 (11)	
TOTAL		\$214,292,062		\$198,660,820		\$158,928,653	

(1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises le 20 janvier 1978, sauf pour Toronto-North Bay ("Northlander"), soumises le 24 février 1978.

(2) Paiements basés sur des réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises le 20 janvier 1978.

(3) Québec-La Malbaie-Clermont a été supprimé le 1er mai 1977.

(4) Richmond-Lyster-Québec a été suspendu le 21 avril 1977.

(5) Service Edmonton-North Battleford a été supprimé le 24 mai 1977.

(6) Service Winnipeg-Thunder Bay North a été supprimé le 31 juillet 1977.

(7) Service Edmonton-Grand Centre a été supprimé le 21 avril 1977.

(8) Service Prince Albert-Hudson Bay a été supprimé le 21 avril 1977.

(9) Service Dauphin-Winnipegosis a été supprimé le 21 avril 1977.

(10) Service McBride-Prince-George a été retiré le 23 juillet 1977.

(11) Relativement à la période d'exploitation du 9 juin au 31 déc. 1977.

**Paiements
versés au
31 déc. 1978 (6)**

**Pertes
réelles (1)**

Entre

Subdivision

Alberta

112, Alliance	Alliance Jct.-Forestburg	778,371
113, Alliance	Forestburg-Alliance	497,598
114, Athabasca	Morin Jct.-Athabasca	882,765
115, Bonnyville	Abilene Jct.-Grand Centre	1,083,225
116, Coronado	St. Paul Jct.-Abilene Jct.	864,627
117, Coronado	Abilene Jct.-Heinsburg	377,653
118, Denny	Camrose Jct.-Ryley	157,572
119, Dodsland (2) (3)	Dewar Lake-Sedalia	211,248
120, Dodsland (2)	Sedalia-Hemaruika	18,006
121, Drumheller	Hanna-Sarcee Yard	1,572,113
122, Endiang	Endiang Jct.-Byemore	277,136
123, Endiang (2)	Byemore-Warden Jct.	30,483
124, Endiang (2)	Warden-Nervis	9,653
125, Haight (2)	Vegreville Jct.-Inland	38,136
126, Kingman (2)	Tofield-Kingman	7,891
127, Oyen (3)	Kindersley-Hanna	1,899,012
128, Sheerness (2)	Cessford-Wardlow	6,933
129, Stettler (2)	Ferlow Jct.-Donalda	181,608
130, Stettler	Donalda-Dinosaur	1,171,521
131, Three Hills	Mirror-Hubalta	1,336,773
TOTAL		\$64,607,654
		\$42,567,547

(1) Réclamations en dédommagement des pertes réelles soumises le 5 janvier 1978. (2) Protégé de l'abandon du 1er janvier au 30 juin 1977 et réclame en vertu de l'article 258 pour cette période. Non protégé depuis le 1er juillet 1977 et l'article 256 qu'après cette date. (3) Se prolonge en Saskatchewan sur une faible distance. (4) Se prolonge en Alberta sur une faible distance. (5) Se prolonge au Manitoba sur une faible distance. (6) L'analyse des réclamations par embranchement est incomplète pour tous les embranchements. En conséquence, les paiements jusqu'au 31 décembre 1978 figurent comme montant total seulement. Les paiements totalisant \$42,567,547 sont la réclamation par anticipation de Canadien National pour 1977, conformément au Crédit de transport 85(a) de la Loi n° 4 portant affectation de crédits de 1975. Les personnes désirant obtenir des renseignements par embranchement doivent s'adresser au Service d'information, Commission canadienne des transports, Ottawa K1A 0N9. Ces données seront disponibles sous peu.

Subdivision	Entre	Pertes réelles	Pertes réelles versés au 31 déc. 1978 (6)
54. Central Butte (2)	Moose Jaw Jct.-Mawer	175,643	
55. Central Butte	Reserve-Crooked River	291,896	
56. Chelan	Reserve-Central Butte	809,526	
57. Conquest	Conrose Jct.-Dunblane	604,077	
58. Conquest	Dunblane-Beechy	1,206,938	
59. Corning	Pebbles-Corning	138,293	
60. Corning (2)	Corning-Handsworth	25,708	
61. Craik	Warell-Newcross	1,454,367	
62. Cromer	Mayfield-Kipling	472,560	
63. Cudworth (2)	Rutan-Meacham	4,340	
64. Cudworth	Meacham-St. Louis	1,021,978	
65. Cudworth (2)	St. Louis-Cudworth Jct.	63,978	
66. Cut Knife (2)	Cut Knife Jct.-Rosemount	5,911	
67. Dodsland (2)	Biggar-Dodsland	196,476	
68. Dodsland	Dodsland-Dewar Lake	838,329	
69. Elrose (2)	Conquest Jct.-Glidden	2,652,879	
70. Elrose (2)	Glidden-Elrose Jct.	25,858	
71. Erwood (2) (5)	Baden-Hudson Bay	121,879	
72. Glenavon	Kipling-McCallum	1,034,193	
73. Goodwater (2)	Radville Jct.-Goodwater	106,517	
74. Gravelbourg (2)	Claybank-Mossbank	122,825	
75. Gravelbourg	Mossbank-Gravelbourg	877,629	
76. Gravelbourg (2)	Gravelbourg-Hodgeville	132,296	
77. Gravelbourg	Hodgeville-Tyson	268,806	
78. Gravelbourg (2)	Tyson-Neidpath	88,878	
79. Hatherleigh (2)	Prinham-Sandwith	10,418	
80. Hatherleigh (2)	Sandwith-Avery	25,875	
81. Lewvan	Minard Jct.-Regina Nord	1,497,737	
82. Main Centre (2)	Main Centre Jct.-Main Centre	172,745	
83. Mantario	Glidden-Alsask	1,002,549	
84. Margo	Canora-Humboldt	1,587,545	
85. Meskanaw	Melfort-Thatch	9,324	
86. Meskanaw (2)	Thatch-Yellow Creek	169,349	
87. Meskanaw (2)	Yellow Creek-Wakaw	42,454	
88. Meskanaw (2)	Wakaw-Alvena	78,698	
89. Meskanaw (2)	Alvena-Lamman	27,802	
90. Northgate	Northgate-Steeleman	336,506	
91. Paddockwood	Paddockwood Jct.-Paddockwood	371,454	
92. Porter	Oban Jct.-Battleford	221,322	
93. Preeceville (5)	Thunderhill Jct.-Sturgis Jct.	1,350,121	
94. Preeceville	Lilian-Kelvington	795,633	
95. Qu'Appelle	Birmingham Jct.-Victoria Plains	652,515	
96. Rhen	Ross Jct.-Wroxton	441,733	
97. Riverhurst	Central Butte-Riverhurst	388,229	
98. Roblnhood	Speers Jct.-Glaslyn	892,874	
99. Roblnhood (2)	Glaslyn-Turtleford Jct.	88,952	
100. Rosetown	Roskin Jct.-Kindersley	1,855,700	
101. St. Brieux	Thatch-Humboldt Jct.	922,664	
102. Tisdale	Hudson Bay-Prince Albert	3,297,273	
103. Tonkin	MacNutt-Wroxton	360,306	
104. Tonkin (2)	Wroxton-Fonehill Jct.	61,366	
105. Tonkin (2)	Fonehill Jct.-Jedburgh	95,870	
106. Tonkin (2)	Jedburgh-Parkerview	11,241	
107. Turnberry (5)	Hudson Bay-Le Pas	387,302	
108. Turtleford	North Battleford-St. Walburg	1,546,387	
109. Weyburn	Talmage-Radville	566,325	
110. White Bear	Elton-Lacadena	496,927	
111. White Bear (2)	Lacadena-White Bear	98,681	

ARTICLE 258 (EMBRANCHEMENTS EN EXPLOITATION OBLIGATOIRE)
RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS POUR L'ANNÉE 1977

CANADIEN NATIONAL	Manitoba	Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées (1)	Paiements versés au 31 déc. 1978 (6)
1. Carberry (2)	1. Carberry Jct.-Carberry Jct.	14.927	s	436.863	14.927
2. Carman	Carman Jct.-Carman	30.081		18.108	30.081
3. Carman (2)	Carman-Grayville	35.201		601.684	35.201
4. Carman (2)	Graysville-Roseisle	662.433		447.872	662.433
5. Carman (2)	Notre Dame Jct.-Somerset	569.286		641.359	569.286
6. Carman	Somerse-Belmont	81.325		61.359	81.325
7. Cowan	North Jct.-Svan River	84.904		8.587	84.904
8. Erwood	Svan River-Baden	648.055		18.702	648.055
9. Gladstone	Delta Jct.-Dauphin	55.168		15.615	55.168
10. Hartney	Belmont-Elgin	97.632		12.879	97.632
11. Hartney (2)	Elgin-Scarth	115.615		97.632	115.615
12. Herchmer	Gilliam-Churchill	18.702		15.615	18.702
13. Inwood (2)	Grosse-lle-Fisher Branch	8.587		12.879	8.587
14. Inwood (2)	Fisher Branch-Hodgson	648.055		18.702	648.055
15. Miami	Morris-Somerset	55.168		15.615	55.168
16. Neebawa (2)	Muir-Helston	15.615		12.879	15.615
17. Neebawa (2)	Carberry Jct.-Neebawa	97.632		12.879	97.632
18. Neebawa	Neebawa-Rosburn Jct.	115.615		97.632	115.615
19. Neebawa (2)	Rosburn Jct.-Neebawa Jct.	97.632		12.879	97.632
20. Notre Dame (2)	Notre Dame Jct.-Notre-Dame	12.879		97.632	12.879
21. Oakland	Delta Jct.-Amaranth	275.192		275.192	275.192
22. Pleasant Point (2)	Edwin-Brandon Jct.	4.224		4.224	4.224
23. Rapid City (2)	Hallboro-Rapid City	44.329		44.329	44.329
24. Rapid City (2)	Rapid City-Beniah	181.027		181.027	181.027
25. Ridgville (2)	Ridgville-Fredenshtal	4.437		4.437	4.437
26. Ridgville	Fredenshtal-B.N. Jct.	91.198		91.198	91.198
27. Rosburn	Rosburn Jct.-Russell	1.162.367		1.162.367	1.162.367
28. Ste. Rose	Ochre River-Rorketon	128.889		128.889	128.889
29. Tonkin (2) (3)	Russell-MacNutt	40.540		40.540	40.540
30. Togo (3)	Dauphin-Canora	1.199.687		1.199.687	1.199.687
31. Wakopa (2)	Greenway-Neelin	41.558		41.558	41.558
32. Wawanesa (2)	Wawanesa-M. and B. Jct.	90.489		90.489	90.489
33. Winnipegosis	Sifton Jct.-Winnipegosis	105.606		105.606	105.606
34. Aberdeen	Humboldt N. Battelford	1,508.031		1,508.031	1,508.031
35. Acadia Valley (4)	Eyre Jct.-Acadia Valley	411.911		411.911	411.911
36. Amiens (2)	Amiens Jct.-Spiriwood	147.778		147.778	147.778
37. Amiens	Spiriwood-England	392.738		392.738	392.738
38. Arborfield	Crane-Arborfield	475.771		475.771	475.771
39. Assiniboine	Canora-Mutcher	1.617.052		1.617.052	1.617.052
40. Avonlea	Kadville-Bengough Jct.	15.458		15.458	15.458
41. Avonlea (2)	Bengough Jct.-Farty	33.998		33.998	33.998
42. Avonlea	Parry-Avonlea	263.813		263.813	263.813
43. Avonlea	Avonlea-Moose Jaw	642.423		642.423	642.423
44. Battelford	Battelford-Battelford Jct.	291.428		291.428	291.428
45. Bengough	Bengough Jct.-Willowbunch	1.009.074		1.009.074	1.009.074
46. Big River	Big River Jct.-Big River	544.487		544.487	544.487
47. Blaine Lake	Prince Albert-Amiens Jct.	538.415		538.415	538.415
48. Blaine Lake	Amiens Jct.-Denholm	1,576.219		1,576.219	1,576.219
49. Bodo (4)	Unity-Bodo	830.324		830.324	830.324
50. Bolney	Spruce Lake Jct.-Paradise Hill	208.791		208.791	208.791
51. Bolney (2)	Paradise Hill-Fremchman Butte	13.685		13.685	13.685
52. Brooksby	Naisberry Jct.-Carrol River	1,032.580		1,032.580	1,032.580
53. Carlton (2)	Dalmeny-Carlton	159.231		159.231	159.231

**Pertes
réelles
versées au
31 déc. 1978 (11)**

76,747

34,562

13,685(8)

82,694

91,218

13,351

5,388(8)

2,254

33,226

3,070

102,037

13,429

63,296

108,284

63,787

63,787

80,001

28,263

46,196

31,869

97,459

11,241(8)

51,248

109,709

18,304

11,789(8)

3,733(8)

38,767

5,014(8)

2,221(8)

94,316

162,237

163,680

2,367

\$11,709,898

\$ 1,827,259

Entre

Amiens Jct.-Spiritwood

Bengough Jct.-Parry

Paradise Hill-Frenchman Butte

Dalmeny-Carlton

Moose Jaw Jct.-Mawer

Cornig-Handsworth

Norco Spur Jct.-Rutan

Rutan-Meacham

St. Louis-Cudworth Jct.

Cut Knife Jct.-Rosemund

Biggar-Doddsland

Glidden-Elrose Jct.

Baden-Hudson Bay

Radville Jct.-Goodwater

Claybank-Mossbank

Gravelbourg-Hodgeville

Tyson-Neidpath

Primham-Sandwith

Sandwith-Avery

Main Centre Jct.-Main Centre

Yellow-Creek-Wakaw

Wakaw-Alvena

Alvena-Lanaw

Classyn-Turtleford Jct.

Wroxton-Fonehill Jct.

Fonehill Jct.-Jedburgh

Jedburgh-Parkeview

Lacadena-White Bear

Dewar Lake-Sedalia

Sedalia-Hemurka

Byemoor-Warden Jct.

Warden-Nevis

Wegreville Jct.-Inland

Tonfeld-Kingman

Cessford-Wardow

Ferlow Jct.-Donalda

Victoria (Wye)-Deerholme

Deerholme-Cowichan Bay

Embr. Saanich (0,00-1,37)

TOTAL

(6) Requête en abandon du tronçon Val
Royal-Cartierville retirée le 20 novembre
1978.

(7) Se prolonge au Nouveau-Brunswick sur
une faible distance.

(8) Abandon de l'embranchement autorisé
en 1977, n'est donc admissible que pour
une partie de l'année.

(9) Non protégé depuis le 1er juillet 1977 et
admissible à une réclamation en vertu
de l'article 256 qu'après cette date.

(10) Se prolonge en Saskatchewan sur une
période en vertu de l'article 258.
30 juin 1977 et réclame pour cette
protégé de l'abandon du 1er janvier au

faible distance.

(11) L'analyse des réclamations par em-

branchement est incomplète pour tous
les paiements jusqu'au 31 décembre.

1978 figurent comme montant total
seulement. Les paiements totalisant
\$1,827,259 sont la réclamation par
anticipation de Canadian National pour
1977, conformément au C.R. de
transport 85(a) de la Loi n°4 portant
affectation de crédits de 1975. Les
personnes désirant obtenir des ren-
seignements par embranchement
doivent s'adresser au Service d'Informa-
tion, Commission canadienne des
transports, Ottawa K1A 0N9. Ces
données seront disponibles sous peu.

**Subdivision
Saskatchewan**

38. Amiens (9)

39. Avonlea (9)

40. Bolney (9)

41. Carlton (9)

42. Central Butte (9)

43. Cornig (9)

44. Cudworth (9)

45. Cudworth (9)

46. Cudworth (9)

47. Cut Knife (9)

48. Doddsland (9)

49. Elrose (9)

50. Erwood (9)

51. Goodwater (9)

52. Gravelbourg (9)

53. Gravelbourg (9)

54. Gravelbourg (9)

55. Hatherleigh (9)

56. Hatherleigh (9)

57. Main Centre (9)

58. Meskanaw (9)

59. Meskanaw (9)

60. Meskanaw (9)

61. Meskanaw (9)

62. Robinhood (9)

63. Tonkin (9)

64. Tonkin (9)

65. Tonkin (9)

66. White Bear (9)

Alberta

67. Doddsland (9) (10)

68. Doddsland (9)

69. Endiang (9)

70. Endiang (9)

71. Haight (9)

72. Kingman (9)

73. Sheerness (9)

74. Stettler (9)

75. Cowichan (4)

76. Cowichan (2) (4)

77. Cowichan (2) (5)

(1) Réclamations en dédommagement des
pertes réelles soumises le 5 janvier 1978.
Royal-Cartierville retirée le 20 novembre
1978.

(2) Les paiements ne sont recommandés
qu'après cette date.

(3) Requête en abandon retirée le 16 juin
1978.

(4) Réclamation en dédommagement des
pertes réelles soumises le 23 juin 1978.

(5) Réclamation en dédommagement des
pertes réelles soumises le 27 juin 1978.

**SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS VERSÉS
AU CANADIEN NATIONAL
POUR L'ANNÉE 1977**

Article 256 (Embranchements en exploitation libre)	\$ 11,709,898	Pertes réelles réclamées (1)
Article 258 (Embranchements en exploitation obligatoire)	64,607,654	
Article 261 (Services de trains de voyageurs)	214,292,062	
Article 272 (Tarifs de l'Est)	16,597,889	
TOTAL	\$307,207,503	
		\$219,921,348
		16,597,889
		158,928,653(2)
		42,567,547
		\$ 1,827,259
		31 déc. 1978
		Paiements versés au

(1) La date des réclamations en compensation de pertes réelles par les chemins de fer apparaît au bas de la page de chacun des tableaux.
(2) 80% des pertes réelles certifiées.

**SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS VERSÉS
AU CANADIEN PACIFIQUE
POUR L'ANNÉE 1977**

Article 256 (Embranchements en exploitation libre)	\$ 3,778,527	Pertes réelles réclamées (1)
Article 258 (Embranchements en exploitation obligatoire)	58,669,320	
Article 261 (Services de trains de voyageurs)	51,392,245	
Article 272 (Tarifs de l'Est)	11,153,349	
TOTAL	\$124,993,441	
		\$ 88,656,962
		11,153,349
		38,149,065(2)
		37,981,046
		\$ 1,373,502
		31 déc. 1978
		Paiements versés au

(1) La date des réclamations en compensation de pertes réelles par les chemins de fer apparaît au bas de la page de chacun des tableaux.
(2) 80% des pertes réelles certifiées.

SOMMAIRE DES RÉCLAMATIONS ET PAIEMENTS VERSÉS AUX
COMPAGNIES ADMISSIBLES POUR L'ANNÉE 1977

Article 256 (Embranchements en exploitation libre)		Article 258 (Embranchements en exploitation obligatoire)		Article 261 (Services de trains de voyageurs)		Article 272 (Tarifs de l'Est)	
TOTAL							
\$ 15,488,425		132,053,391		267,774,195		27,751,238	
Pertes réelles réclamées (1)							
\$ 3,200,761		84,477,185		198,023,634(2)		\$313,452,618	
31 déc. 1976		31 déc. 1976					
Paielements versés au							

ORDONNANCES AUTORISANT L'ABANDON D'EMBRANCHEMENTS HORS DES PRAIRIES

(Annexe "C")

Comité des transports par chemin de fer

Subdivision	Compagnie ferroviaire	Étendue (milles)	Ordonnance n°
Carmi	CP	131.4	R-28108
Cowichan	CN	31.7	R-27082
Osoyoos	CP	25.4	R-27066
Rossland	CP	0.7	R-26489

Total de milles d'embranchements abandonnés en 1978= 189.2

(Annexe "D")

Comité des transports par chemin de fer

STATISTIQUES RELATIVES AUX ACCIDENTS

Déraillements			Collisions			Accidents survenus à des croisements		
Nombre	Morts	Blessés	Nombre	Morts	Blessés	Nombre	Morts	Blessés
1977	316	51	39	1	62	877	87	453
1978	297	2	42	1	55	846	91	420

ORDONNANCES AUTORISANT L'ABANDON D'EMBRANCHEMENTS
DES PRAIRIES

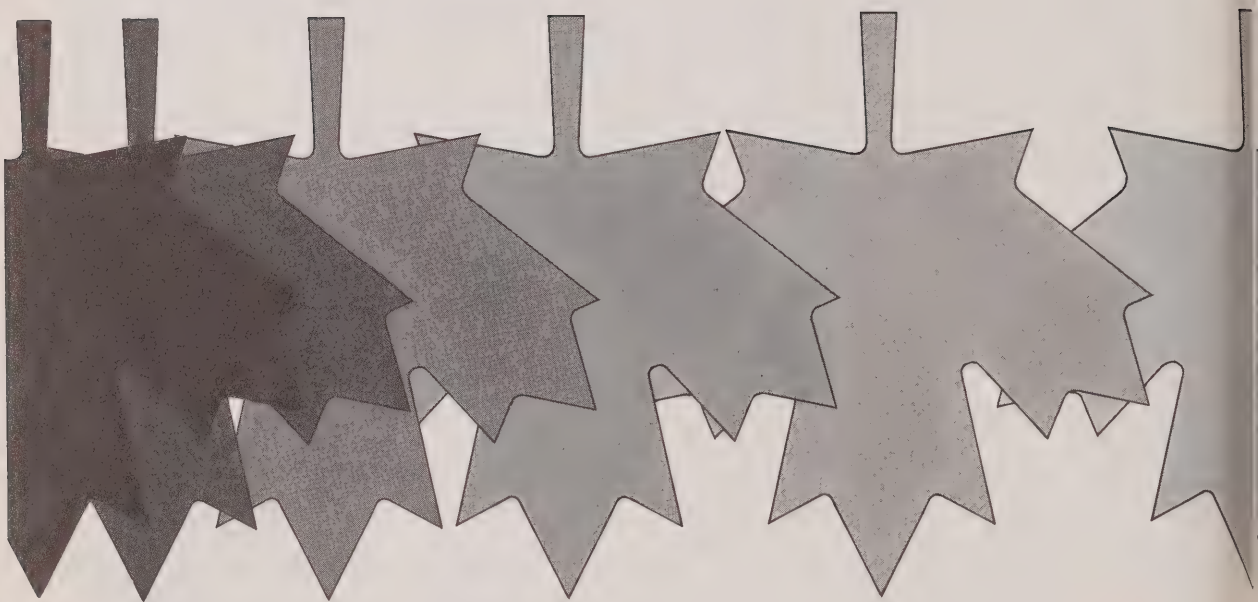
Subdivision	Compagnie ferroviaire	Étendue (milles)	Ordonnance n°
Amiens	CN	49.1	R-27953
Avonlea	CN	28.3	R-26353
Big Gully	CP	24.4	R-27364
Carberry	CN	10.0	R-26840
Carman	CN	9.8	R-26028
Carman	CN	8.0	R-27921
Cardston	CP	27.5	R-28020
Crossfield	CP	28.0	R-26931
Cudworth	CN	6.2	R-26027
Cutknife	CP	3.6	R-27078
Cutknife	CN	26.8	R-27079
Elrose	CN	14.4	R-26352
Goodwater	CN	26.8	R-27338
Haight	CN	8.7	R-26560
Hartney	CN	40.4	R-26355
Hatherleigh	CN	31.5	R-26564
Lenore	CP	41.3	R-26840
Meskanaw	CN	17.8	R-26354
Main Centre	CN	48.6	R-28089
Miniota	CP	71.7	R-26840
Nepawa	CN	11.2	R-26840
Nepawa	CN	8.9	R-26840
Nepawa	CN	32.7	R-26840
Noire Dame	CN	2.5	R-27921
Pleasant Point	CN	41.1	R-26536
Robinhoo	CN	31.7	R-27189
Rosetown	CP	30.7	R-26667
Rapid City	CN	74.4	R-26840
Snowflake	CP	16.2	R-27567
Stewart Valley	CP	20.4	R-27692
Varcoe	CP	29.5	R-26840
Vegreville	CP	24.6	R-26766
Wakopa	CN	17.8	R-27567
Woolford	CP	21.0	R-26932

Total de milles d'embranchements abandonnés en 1978 = 885.9

REQUÊTES

(Annexe "A")
Comité des transports par chemin de fer

Requêtes	Recus	Ordonnances ou décisions rendues (ou reportées)
Installations relatives aux marchandises dangereuses	115	99
Projets de règlements administratifs interdisant l'emploi du sifflet de locomotive	15	12
Abandons		
Embranchements des Prairies	3	voir Annexe "B"
Embranchements situés hors des Prairies	7	voir Annexe "B"
Autres	14	voir Annexe "B"
Suppression de services de trains de voyageurs	3	9
Fermeture de gares	151	49
Centralisation des services	9	1
Dispositifs de protection automatique	182	20
Modifications des signaux	266	25
Signaux aux croisements d'une route et d'une voie ferrée	4	1
Nouveaux passages à niveau	210	34
Passages pour piétons	16	2
Reconstruct. et amél. de croisements	224	35
Détournement de routes	6	3
Passages supérieurs/inférieurs	46	2
Ponts de chemin de fer	10	2
Ponceaux/viaducs	4	1
Croisement étage pour piétons	11	—
Reconstruct. et amél. de ponts	67	10
Tunnels	—	—
Nouvelle voie	39	2
Détournements/déplacements	8	2
Voies d'évitement/voies de service industrielles	38	11
Correspondances ferroviaires	6	4
Reconstruct./amél.	2	1
Systèmes de signaux C.C.T.	78	10
C.A.	2	1
Par enclenchement	9	3
Autres	—	—
Dégagements	2	2
Croisement de fils et d'une voie ferrée	—	—
Croisement d'un pipe-line et d'une voie ferrée	21	4
Ecoulement des eaux	2	—
Indications réfléchissantes	2	2
Autres ouvrages	2	—
TOTALUX	1.564	347



**Activités – Contrôle des tarifs
au 31 décembre 1978**

Total des tarifs- marchandises déposés.	44,106
Total des tarifs déposés par les entreprises de messagerie.	1,847
Total des tarifs- voyageurs déposés.	315
Total des prix convenus déposés.	633
Total des prix convenus en vigueur au 31 décembre 1978.	267
Nombre des expéditeurs participant aux prix convenus présentement en vigueur.	1,543

Section des études des tarifs

La principale fonction de cette Section est de chercher, d'analyser, de vérifier, de documenter, et (ou) de faire un compte rendu des tarifs marchandises, des taux de voyageurs et des droits et structures tarifaires se rapportant aux marchandises. La Section s'occupe également des plaintes et demandes de renseignements en la matière.

Les bureaux régionaux de Calgary et de Winnipeg ont représenté la Section aux audiences tenues dans l'Ouest canadien et ont rencontré les représentants de l'industrie, les exploitants d'entreprises de transport par véhicule à moteur, et les compagnies de chemin de fer relativement aux enquêtes, audiences ou plaintes qui se rapportaient à leurs secteurs respectifs.

La Section des études des tarifs assiste également à toutes les réunions du Comité métrique de la CCT et délègue des représentants aux réunions du groupe de travail de la Commission du système métrique lorsqu'il s'agit de tarifs.

Service d'autocars du CN

(Terre-Neuve)
A la fin de 1977, le CN a déposé des tarifs reflétant des majorations tarifaires pour son service d'autocars *Roadcoiser*, à Terre-Neuve, et le Comité des transports par véhicule lieu à la formation, en 1978, d'une équipe d'examineurs chargée d'étudier les diverses questions tarifaires soulevées lors des audiences.

Aiguillage à North Vancouver

Un conflit est survenu, en 1978, entre CP Rail et le CN par rapport aux conditions et frais de transport du trafic de CP Rail effectuée par le CN vers les installations portuaires de North Vancouver. Un certain nombre d'expéditeurs se plaignaient que ce conflit pourrait leur faire perdre des ventes à l'exportation. Le CN présentait alors une requête à la Commission, en vertu de l'article 285 de la Loi sur les chemins de fer, laquelle autorise la Commission à ordonner aux compagnies d'établir concurremment un tarif commun et une division de tarif pour ce parcours.

La Section a mené une enquête et fourni ses services par voie de médiation entre les deux parties en cause. Une entente a finalement été conclue en juillet. Par la suite, le CN retira sa requête.

Columbia Containers

(Suresstaries)
Columbia Containers demandait, en vertu de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports, l'exemption des règles de surestaries des chemins de fer qui n'accordaient qu'un délai de 48 heures avant l'imposition de frais lorsque des wagons de fret sont retenus sur les lieux. Après avoir fait enquête, la Section soumit son rapport au Comité des transports par chemin de fer. La décision du Comité fut rendue sur le banc, en octobre, après la tenue d'audiences publiques.

Abandon de la subdivision

Tring

La Direction a secondé le vice-président, Recherche pendant et après l'audience tenue à ce sujet.

Projets de la Commission

La Loi anti-inflation de 1975, et un décret subséquent, ordonnaient à la Commission de surveiller les augmentations de recettes des compagnies de chemin de fer, afin de s'assurer que leurs revenus nets ne dépassent pas les limites permises par les Indicateurs anti-inflation sur les prix et les profits. Le rapport anti-inflation n° 4 a été publié en décembre 1978, et se rapportait aux opérations du CN et de CP Rail; ces opérations se sont situées à l'intérieur de ces limites.

**Projets d'expansion -
Systèmes d'information**

Code unifié des localités des services - La Direction de l'exploitation et des tarifs a terminé, en 1978, l'élaboration du Code unifié des localités desservies qui est un système de codage à six chiffres qui pourra être utilisé tant par les transporteurs que par les usagers des services de transport. Il sert à identifier les divers points d'expédition, de réception et d'acheminement des marchandises dans plus de 17 000 localités au Canada. Conjointement, la Direction a fait paraître un catalogue de 690 pages, divisé en trois volumes, et une série d'épreuves en bleu de 16 cartes couvrant tout le pays.

Harmonisation des codes

marchandises
La Section des études de l'exploitation consacre une bonne partie de son temps à l'harmonisation des nombreuses structures de codes marchandises en usage dans l'industrie du transport. Cette étude a pour objet de fournir des données de base complètes sur les transports et de permettre des comparaisons faciles entre les innombrables statistiques qui sont fournies dans ce domaine.

Etudes sur les marchés

et l'industrie

Indices des prix - La Section des études d'exploitation s'occupe de ce projet, conjointement avec Statistics Canada en lui fournissant des données sur le transport payant de fret au Canada. Dans ce cas, l'objectif est d'établir un indice pratique des prix du transport ferroviaire au Canada, qui puisse servir à des études économiques.

Projets en cours
Documents de référence - L'édition 1976 des documents de référence sur les analyses de volume de marchandises pour le trafic canadien intérieur, et le trafic entre le Canada et les Etats-Unis, a été distribuée en 1978.

(d) subvention sélective spéciale versée à l'égard des déplacements admissibles de marchandises désignées qui ont été cultivées, récoltées ou soumises à un procédé de fabrication à l'intérieur de "territoire choisis", à condition que les transporteurs réduisent de 15 p. 100 leurs taux habituels pour ces déplacements; et (e) subvention spéciale provisoire versée à l'égard des déplacements de marchandises non admissibles pour une période d'un an se terminant le 31 août 1979, à condition que les transporteurs réduisent de 7 p. 100 leurs taux habituels pour ces déplacements.

L'affaire du colza

Conformément aux dispositions du décret C.P. 1976-894, le Comité des transports par chemin de fer émettait, le 3 avril 1978, une ordonnance améliorant les niveaux de taux compensatoires minima applicables aux produits du colza, afin de refléter les augmentations des coûts ferro-

Ces taux s'appliquent à l'huile et à la farine de colza en provenance de l'Ontario du Canada et acheminées vers les marchés intérieurs de l'Est canadien, ainsi qu'aux exportations de ce trafic par les ports de l'Est et de l'Ouest du pays. Treize ordonnances ont, en outre, été rendues prescrivant des taux compensatoires minima pour les nouveaux mouvements effectués au cours de l'année.

En juillet 1978, le Comité des transports par chemin de fer rendait une ordonnance qui adoptait un rapport déjà soumis sur la requête de *Canada Packers Limited* relative-ment à la prescription de niveaux de taux compensatoires minima applicables au transport de l'huile de colza traitée à sa raffinerie de

Saint-Boniface (Manitoba). Le rapport annuel de 1977 a d'ailleurs fait mention de cette requête. Le rapport recommandait que l'allègement soit accordé à la requérante, dans le contexte des points de droit soulevés. Le Comité a, par la suite, ordonné l'établissement de des niveaux compensatoires minima pour l'huile de colza devant être traitée à Winnipeg (Manitoba) et réexpédiée. De plus, des tarifs particuliers ont été établis pour les mouvements de réseau de l'huile de colza, tel que demandé par la requérante.

Division des études d'exploitation et des tarifs

La Division a pour principales fonctions d'appliquer, de diriger, d'examiner et de rédiger les programmes de recherche et d'analyse se rapportant aux activités des sections des études d'exploitation, des études spéciales et des études de tarifs. La Division informe également d'autres divisions, comités et directions, ainsi que d'autres ministères fédéraux, des industries, associations et organismes, et répond à toute demande qu'elle reçoit du public.

Section des études spéciales

Des études spéciales ont été menées relativement à trois requêtes de tarifs marchandises déposées en vertu de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports. Cet article stipule qu'une personne peut "...demander à la Commission l'autorisation d'interjeter appel de l'action, de l'omission ou du taux..." d'un ou de plusieurs transporteurs lorsqu'elle a lieu de croire que l'action, l'omission ou le taux en question peut nuire à l'intérêt public.

Ces requêtes provenaient de:

McIntyre Mines Ltd.: (taux d'expédition du charbon aux fins d'exportation au Japon, depuis sa mine située en Alberta jusqu'à North Vancouver).
En 1977, la Section avait entamé une enquête préliminaire à ce sujet: elle l'a parachevée en 1978. Plusieurs autres études ont été faites sur les différents aspects de l'industrie du charbon.

Études de coûts

Le groupe d'étude de l'exploitation est chargé d'étudier, d'analyser et de présenter des recommandations aux comités modaux en ce qui concerne les volumes de trafic, la distribution et les conditions de transport. Dans ce domaine, il avise également d'autres sections de la Division des études d'exploitation et des tarifs, la Commission et certains ministères.

Section des études d'exploitation

Agriculture Canada. L'ouest canadien jusqu'aux États-Unis. La Section des études spéciales a également terminé une étude portant sur le transport et la commercialisation dans l'industrie des aggrégats, et a participé à une étude inter-ministérielle sur les denrées alimentaires périssables que coordonne Agriculture Canada.

Conrail — La *Consolidated Rail Corporation* des États-Unis avait demandé, en 1976, l'autorisation d'acquiescer l'actif canadien de *Conrail*, et les tenues à bail de la *Penn Central Corporation*. Un certificat d'utilité publique était requis pour exploiter cet actif, et certains renseignements avaient été exigés de la requérante lorsque les audiences furent ajoutées en mars 1977. Cette Section est présentement engagée dans l'examen des renseignements demandés.

Division des tarifs
et du contrôle des
subventions

l'application de ces tarifs. La Section du contrôle des subventions au transport des marchandises dans la Région albanique, conformément aux dispositions de la Loi sur les taux de transport des marchandsises dans les provinces Maritimes, de la Loi sur les subventions au transport des marchandsises dans la Région albanique et des règlements qui s'y rapportent. Elle est aussi chargée de la vérification des réclamations

La section du contrôle des tarifs de la Division est chargée de s'assurer que tous les taux et tarifs des compagnies de chemin de fer et des transports par rail, des transports par eau, des entreprises de transport par véhicule à moteur et des compagnies internationales administrant des ponts et tunnels régulièrement par le gouvernement fédéral, sont établis, émis et déposés conformément aux dispositions de la Loi sur les chemins de fer, de la Loi sur les transports, de la Loi nationale sur les transports et des règlements de la Commission. Son champ d'expertise s'étend également à des services d'experts-conseils en matière d'interprétation et

d'application de ces tarifs.

dispositions de la Loi sur les taxes de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique et des règlements qui s'y rapportent. Elle est aussi chargée de la vérification des réclamations

atlantique, conformément aux

l'administration du Programme des
subventions au transport des
marchandises dans la Région

La Section du contrôle des subventions de la Division est chargée de

en matière d'interprétation et d'application de ces tarifs.

champ d'expertise s'étend également à des services d'experts-conseils

nationale sur les transports et des
règlements de la Commission. Son

conformément aux dispositions de la Loi sur les chemins de fer, de la Loi sur les transports, de la Loi

égialement par le gouvernement fédéral, sont établis, émis et déposés conformément aux dispositions de

des compagnies internationales administrant des ponts et tunnels

teurs par eau, des entreprises de transport par véhicule à moteur et

compagnies de chemin de fer et des messageries par rail, des transpor-

La section du contrôle des tarifs de la Division est chargée de s'assurer que tous les taux et tarifs des

1. Section du contrôle des actifs de

et au contrôle des
subventions

Division des tarifs

etudes d'exploitation et des tarifs.

la Division des tarifs et du contrôle des subventions, et la Division des

organismes et associations. Les composantes de la Direction sont :

sement, les autres ministères fédéraux, aux industries, et à maints

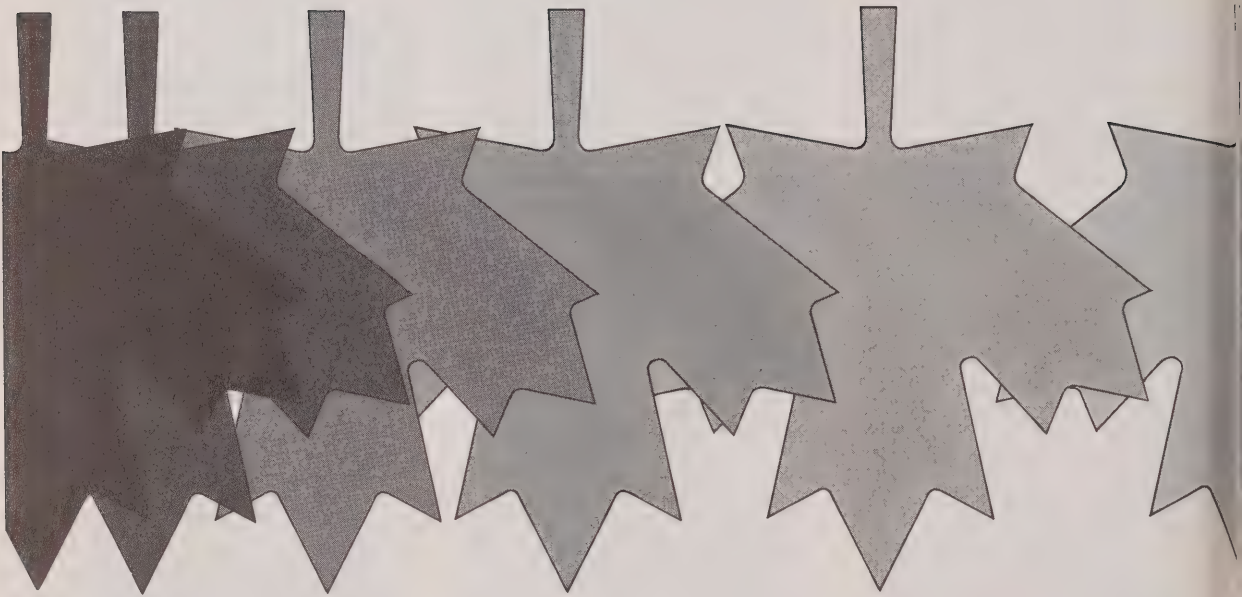
matière de questions réglementaires
soumises à la Commission. Le per-

Recherche. Sa fonction première est d'aviser les comités modaux en

La Direction relève du vice-président,

Direction de l'exploitation

Figure 6



Transport routier

Le Service a fait, pour le Comité des transports par véhicule à moteur, des travaux de recherche sur les majorations tarifaires déposées par CN pour son service d'autocars à Terre-Neuve, notamment une étude comparative des services d'autocars Ontario Northland et Roadcruiser. D'autre part, le Service de recherche a été invité à participer à des études sur l'industrie du camionnage. Le Comité interministériel sur la concurrence dans le domaine des transports, présidé par Transports Canada, a été chargé de ces études. Le mandat du Comité ayant été établi en juin 1978, deux importants études sont en cours, notamment sur la structure des coûts et sur l'incidence d'une réglementation de l'industrie du camionnage au Canada.

Transport international

Les négociations bilatérales engagées avec le Portugal, la Barbade et le Royaume-Uni, dans le cadre du transport international, ont nécessité de nombreux travaux qui ont été confiés au Service de recherche. Par exemple, des études ont porté sur les prévisions de la demande de voyages entre le Canada et le Royaume-Uni, sur l'élaboration de méthodes de calcul du prix de revient pour analyser les routes aériennes projetées; et sur l'évaluation des projets de routes présentes par les parties contractantes, tant canadienne que britannique. Le rapport définitif d'une étude sur l'assurance maritime au Canada a été publié en avril 1978. Le Service de recherche a également été chargé par la Garde côtière du Canada de poursuivre son examen de la limitation des responsabilités des propriétaires de navires. Le but de cette dernière étude est de prévoir les répercussions qu'aurait pour le Canada la ratification d'une convention internationale sur la limitation contractuelle de responsabilité vis-à-vis les tierces parties, en toutes circonstances.

qui ont précédé la reprise des audiences concernant la demande de *Corvair* en autorisation d'acquiescer le tunnel de la rivière Détroit et d'autres immobilisations au Canada. On peut également ajouter que le Service a colligé des données socio-économiques relatives aux décisions sur l'abandon de certains embranchements des Prairies, et que le modèle de simulation des coûts du ramassage des cargaisons de grain a été fort utile au travail du Comité de développement ferroviaire des Prairies.

Une étude des méthodes d'établissement des coûts des chemins de fer, amorcée en 1977, a continué de monopoliser une part considérable des ressources du Service en 1978. Le rapport final sur la phase I, exposant les observations des gouvernements provinciaux et des sociétés ferroviaires, a été présenté au ministre des Transports, en octobre 1978. Le programme des activités de la phase II se terminera au printemps 1979.

Au nombre des activités du Service de recherche, dans le domaine du transport aérien, on compte la préparation, à la demande du Comité des transports aériens, d'un document de travail sur les besoins de transport express et de messagerie par air; une évaluation des répercussions que pourraient avoir les modifications qu'il est projeté d'apporter au règlement sur l'affrètement aérien pour le transport des marchandises; et un rapport sur le contrôle des tarifs réduits de transport aérien, notamment les vols d'affrètement avec réservation anticipée (ABC), les affrètements pour voyages tout compris (AVTC), et les tarifs Nollprix (CCCF). La productivité de l'industrie du transport aérien a été analysée et l'on se penche actuellement sur l'épineux problème d'analyser l'économie d'échelle de l'industrie.

Transport aérien

Le ministre des Affaires indiennes et du Nord a demandé à la Commission de participer au groupe de travail interministériel chargé d'évaluer les difficultés financières de la *White Pass & Yukon Railway*. La compagnie réclamait une aide de l'ordre de plusieurs millions de dollars. Vu que le Service de recherche avait été désigné comme représentant de la Commission dans ce cas, son apport a été important. Pour le compte du Comité des transports par chemin de fer, le Service a établi et tenu à jour trois grands fichiers centraux interdépendants sur les programmes de sécurité du Comité, et a amélioré les présents systèmes de manutention des données afin que les subventions applicables au transport de voyageurs et aux embranchements soient traitées plus efficacement.

Transport maritime

En ce qui a trait au transport maritime, le Service a préparé un certain nombre de documents de travail traitant les conférences maritimes qui participent au commerce canadien. Ces renseignements lui avaient été demandés par le Comité des transports par eau à titre de documentation pour le comité interministériel chargé d'examiner la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes. Quant au soutien en informatique et en systématique, les fichiers centraux qui contiennent les plus récentes données sur la navigation canadienne sont maintenant en service et facilitent l'administration du règlement sur le cabotage.

Le Service mène un autre programme d'importance pour le compte d'un comité interministériel présidé par Transports Canada, soit une étude de la concurrence dans le domaine du transport aérien canadien sur les plans national et international.

champ de compétence respectif, des renseignements aux comités de la Commission ainsi qu'à des renseignements aux comités Transports Canada et aux comités interministériels.

La Direction des études de fret s'occupe du transport-marchandises par rail ou par d'autres moyens de transport en vrac, tandis que l'économie du transport de passagers et de l'aviation se spécialise dans le mode de transport aérien et le transport de passagers par train. La Section des analyses des industries de transport, pour sa part, se charge des modes de transports routier et maritime de même que du transport multimodal

international. Les deux groupes de soutien sont celui de la Recherche économique et sociale, qui fournit des études et des renseignements techniques spécialisés principalement sur les plans de l'économie, de l'économétrie et des incidences sociales; et celui de l'information et de la recherche, qui assure des services d'experts en informatique et des services de publication de recherche.

La Commission a toujours eu pour principe de mettre ses travaux de recherche à la portée du public. Un doublement de travaux de recherche est ainsi évité et le Service de recherche profite des avantages que procure l'examen de son travail par des experts du secteur privé.

En 1978, le Service de recherche a fait paraître 24 publications qu'elle a mises à la disposition du public. En réponse aux demandes d'interressés, 35 000 exemplaires de rapports produits, soit en 1978, soit antérieurement, ont été distribués. Ces chiffres ne se rapportent qu'aux rapports officiels de recherche. Il y a également eu diffusion à grande échelle de brochures d'information rédigées par le Service de recherche, notamment des fascicules sur les voyages aériens à l'intention des consommateurs, qui seront suivis de publications semblables portant sur d'autres modes de transport (voir l'annexe "I").

Les projets suivants, classés par mode de transport, illustrent la portée des travaux de recherche effectués par le Service.

Transport ferroviaire

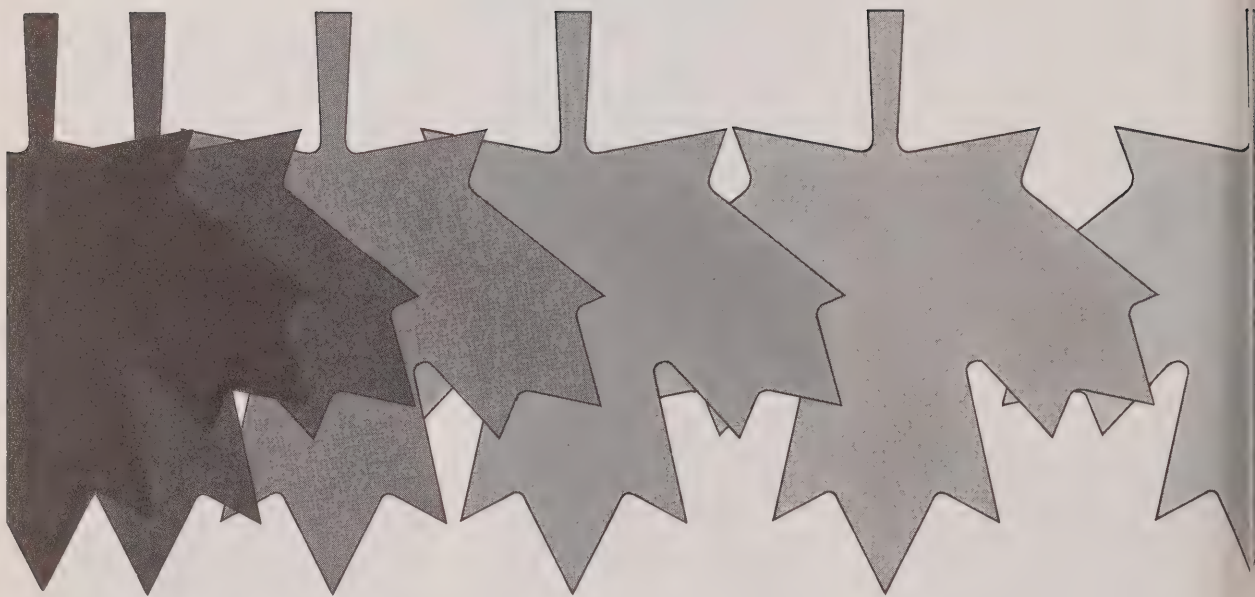
Dans le domaine des services ferroviaires de transport voyageurs, le Service de recherche a effectué, à nouveau, de nombreux travaux de recherche pour le compte du Comité des transports par chemin de fer. Ceci comprenait une analyse exhaustive du Plan privilégié pour le service de l'Est des trains transcontinentaux de voyageurs, publié par le Comité à la fin de 1978, et la présence de membres du Service aux audiences publiques qui ont été tenues en rapport avec les services régionaux de transport de voyageurs dans le Nord du Québec. Les documents de base comprenaient une gamme de renseignements allant des prévisions du trafic et des analyses du réseau, aux sondages sur le comportement des consommateurs. En outre, des recherches sont déjà en cours en prévision des audiences publiques qui se tiendront sur les services régionaux de l'Ouest du Canada et sur le corridor Québec-Windsor.

Sur le plan du transport des marchandises par chemin de fer, le Service a prêté son concours aux audiences publiques traitant de la demande de CP Rail qui se proposait de construire une voie parallèle à sa voie principale à Lac Louise, dans sa subdivision *Mountain*, en Alberta. De même, le Service a secondé le Comité dans l'exécution des travaux

L'importance de la recherche dans le travail de la Commission canadienne des transports a été reconnue dès la création de la CCT, en 1967. L'article 22 de la Loi nationale sur les transports exposait alors les exigences que doit satisfaire la Commission dans le domaine de la recherche, tandis que l'article 7 stipulait que l'un des commissaires doit assumer les fonctions de vice-président "chargé d'assurer... la surveillance des programmes d'études et de recherches". La seconde moitié des années soixante et les premières années soixante-dix ont vu naître et croître le Service de recherche qui, en 1975, atteignait son effectif actuel d'environ 60 chercheurs spécialisés.

Le Service de recherche a pour mandat de produire des travaux de recherche se rapportant aux activités des comités modaux de la Commission, et de répondre aux demandes que lui présente Transports Canada en vertu des dispositions de la Loi nationale sur les transports. En-viron les deux tiers des ressources en personnel du Service sont affectés à la recherche nécessaire par les travaux des comités de la Commission. Dans la plupart des cas, ces projets sont exécutés par suite de demandes explicites des comités modaux. Toutefois, le Service identifie aussi certains domaines où des recherches semblent nécessaires et effectue les études requises, sous réserve de l'approbation des comités modaux. A peu près le quart des ressources du Service répond présentement aux demandes que lui font Transports Canada et d'autres ministères de l'Etat. Les principales recherches sur ce plan comprennent: une étude sur les méthodes d'établissement des coûts des chemins de fer dictée par un décret du gouvernement et menée par un comité de direction composé de représentants de Transports Canada et de commissaires de la CCT. Le travail exécuté pour le compte de Transports Canada comporte, à part de nombreux projets d'importance secondaire, une participation à des études sur la concurrence dans les modes de transports aérien et routier; l'établissement d'un modèle économétrique de prévision de la demande sur le plan des transports-marchandises; la collaboration à l'élaboration d'une politique d'affrètement aérien international; la simulation par ordinateur des coûts du transport du grain; et l'examen de la limitation des responsabilités des armateurs. En outre, le Service a collaboré, dans la mesure de ses compétences, à des études que font des comités interministériels et des ministères de l'Etat, notamment ceux de l'Agriculture, des Affaires indiennes et du Nord, et l'Agence canadienne de développement international.

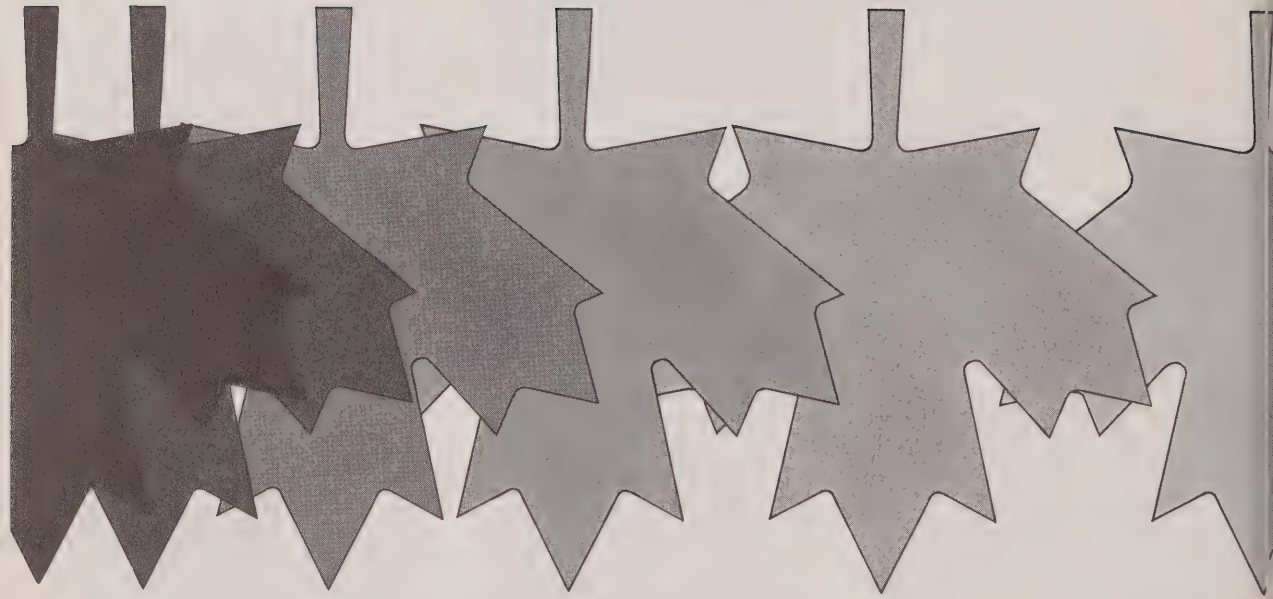
Le reste de l'effectif du Service de recherche travaille à une gamme d'activités telles que des recherches d'anticipation relatives à des projets à long terme du domaine des transports, la rédaction de brochures d'information comme les fascicules sur les voyages aériens à l'intention des consommateurs et, évidemment, l'administration du Service. Le Service est administré par un directeur exécutif relevant du vice-président. Recherche, L'organisation se divise en cinq sections auxquelles s'ajoute un groupe supplémentaire, formé à titre temporaire, qui fait des études exhaustives sur les coûts des chemins de fer. Trois sections du Service fournissent, selon leur



En vertu de l'article 63 de la Loi nationale sur les transports, la Commission canadienne des transports "peut réviser, rescinder, changer ou modifier ses ordonnances ou décisions, ou peut entendre à nouveau une demande qui lui est faite, avant de rendre sa décision". Chaque comité modal peut, de sa propre initiative, réviser ses ordonnances ou décisions; mais lorsque la Commission reçoit une demande en révision d'une ordonnance ou d'une décision, ou lorsque le ministre des Transports, à la suite d'un appel, ordonne qu'une décision ou ordonnance soit révisée, c'est le Comité de révision qui est saisi de la question. Le Comité, qui se compose habituellement du président de chacun des comités modaux autres que celui qui est en cause, est présidé par le vice-président de la Commission. Lorsqu'un membre du Comité a participé à une décision ou ordonnance qui doit être révisée, il (elle) s'abstient de participer à la révision. Saut lorsqu'il décide qu'une audience publique doit être tenue, le Comité n'étudie que les déclarations écrites se rapportant aux demandes de révision. Toute demande doit être présentée au Comité dans les 30 jours qui suivent la réception de l'ordonnance ou de la décision pour laquelle la révision est demandée. Des exemplaires de la demande originale doivent

être adressées à toutes les parties intéressées, lesquelles ont alors 30 jours, à compter de la réception de la demande, pour déposer une intervention en faveur ou contre la demande. Sur réception d'une intervention, le requérant a 10 jours pour répondre. Lorsque les circonstances le justifient, ces périodes peuvent être, soit diminuées, soit prolongées. Quand toutes les déclarations ont été faites, le Comité de révision s'occupe du cas. Lorsque le Comité étudie une demande, il détermine tout d'abord si l'ordonnance ou la décision est recevable, par exemple, si des faits nouveaux et importants sont révélés qui auraient pu influencer la décision ou l'ordonnance du comité modal. Le Comité révisera également une décision ou une ordonnance si est prouvé que le comité modal a mal appliqué la loi ou a mal interprété les faits, ou qu'il a enfreint les règles de la justice naturelle, ou encore qu'une question importante de principe est en jeu. Une fois que le Comité a déterminé le bien-fondé de la demande en révision, il peut lui-même s'en charger ou renvoyer la question au comité modal. En règle générale, ce n'est que lorsque des faits nouveaux et importants sont signalés que le Comité de révision renvoie le cas au comité modal. En 1978, le Comité de révision a été saisi de 80 demandes, auxquelles il faut ajouter 17 requêtes déposées en 1977. Trois de ces 97 demandes ont été retirées, et le Comité a jugé que 41 autres étaient non recevables, les motifs invoqués étant insuffisants. Dans 35 cas, la décision ou l'ordonnance originale a été modifiée. A la fin de l'année, aucune décision n'avait encore été rendue dans cinq cas qui avaient été retournés au comité modal pour qu'il en fasse la révision; trois autres cas faisaient encore l'objet d'une étude par le Comité de révision.

Le Comité de révision a tenu deux audiences publiques en 1978. Les autres votes d'appel qui s'offrent à une partie qui s'oppose à une décision ou ordonnance rendue par la Commission sont la Cour fédérale du Canada, le gouvernement en conseil et, dans certains cas, le ministre des Transports. En 1978, le ministre des Transports a rendu 19 jugements en appel de décisions ou ordonnances de la Commission. Des 19 appels, sept ont été rejetés, neuf ont donné lieu à des modifications ou à des rescissions de la décision ou de l'ordonnance originale, et trois cas ont été retournés à la Commission pour qu'elle révisé la décision ou l'ordonnance originale. A la fin de l'année, la Commission n'avait encore pris de décision à l'égard des trois cas qui ont été renvoyés par le Ministre.



En raison de la nature du financement d'un pipe-line et des problèmes de hausse du coût en capital de coulant des retards dans la construction, le Comité s'organise depuis 1972 afin d'être prêt à traiter les demandes de certificat dans les fin, il a élaboré une série de règles de règlements qui aideront les requérants et le Comité lors de la tenue d'audiences. D'autre part, on a surveillé de près l'évolution nationale et internationale de la technologie, de l'économique et des applications des pipe-lines de denrées. À cet égard, des représentants des gouvernements et du secteur industriel, au Canada et aux États-Unis, se sont rencontrés pour discuter des normes de conception et de construction, des réglementations et des questions de principe qui devraient être pris en considération dans de pareils cas.

Vu l'importance de ses travaux, le Comité est maintenant reconnu comme un centre de compétences en la matière. Il fournit des renseignements précieux dans ce domaine à de nombreux représentants du gouvernement et de l'industrie privée. Il a notamment aidé ceux qui ont été chargés de l'étude sur la viabilité de ces systèmes en tenant en contact avec eux et en participant à des conférences, tant nationales qu'internationales, et à des ateliers.

Il est important de souligner que les activités du secteur primaire de production ont une influence sur la possibilité de nouvelles constructions ou d'expansions d'un mode de transport de ce calibre. C'est ainsi que la baisse en exploitation minière, depuis quelques années, a ralenti l'intérêt pour le transport par pipe-line de denrées. Malgré tout, des enquêtes industrielles importantes se poursuivent sur l'utilisation des pipe-lines pour le transport du charbon et de la potasse sur de longues distances. Si la production du minerai de fer prend de l'essor, plusieurs possibilités s'offriront à nouveau, nécessitant une mise au point d'un système de transport de l'ammoniac anhydre, pourvu que les marchés américains démontrent plus d'intérêt.

Les pipe-lines importants auraient tous une influence marquante sur le système national de transport. Ce serait le seul mode de transport à faire concurrence à l'expédition à longue distance des ressources primaires présentement effectuée par rail. En conséquence, le Comité se doit de poursuivre ses travaux dans l'intérêt public.

Comité des transports par pipe-ligne de denrées

La Partie II de la Loi nationale sur les transports, qui confère à la Commission des pouvoirs tant juridiques que législatifs en matière de transport par pipe-ligne de denrées, est entrée en vigueur par proclamation du Cabinet, le 1^{er} février 1972. Le Comité des transports par pipe-ligne de denrées a été établi en vertu des dispositions de l'article 24 (1) de la Loi.

Un pipe-ligne de denrées sert au

transport de denrées ou de produits, ou de toute combinaison de denrées, ou de produits, mais ne comprend

pas les pipe-lignes destinés uniquement au transport d'hydrocarbures liquides ou gazeux. Un pipe-ligne

pour denrées fonctionne grosso modo comme un pipe-ligne pour pétrole. La plupart servent au

transport d'un mélange d'eau ou autre liquide et d'une matière granuleuse comme le minéral de

fer, le charbon, la potasse, le soufre ou autre substance minérale sans toutefois être restreints, au transport de ces mélanges. Les pipe-lignes

servant au transport de l'ammoniac anhydre relèvent aussi de la compétence de la Commission. Le pétrole

peut composer la partie liquide du mélange; dans ce cas, il s'agit d'un pipe-ligne dit "mixte" qui relève à la fois des compétences de la Commission canadienne des transports et

de l'Office national de l'énergie. La compétence de la Commission

se limite aux pipe-lignes de denrées reliant une province à une ou plusieurs autres provinces, ou

provinces. Le pouvoir juridique de la Commission comprend la délivrance de certificats de commodité et de

nécessité publiques justifiant la construction et l'exploitation d'un pipe-ligne de denrées. Un second

pouvoir juridique porte sur la présentation, le rejet, la substitution ou la prescription des tarifs.

Les systèmes de pipe-lignes de denrées d'exploitation interne comme un pipe-ligne servant au transport des résidus de sable dans une exploitation minière. Le système de longue distance se définit plus exactement comme un moyen de transport véritable et est le genre de pipe-ligne qui relève habituellement de la compétence de la Commission. Au Canada, on exploite un bon nombre de pipe-lignes de denrées de courte distance dont certains sont utilisés depuis le début du siècle. Cette méthode n'est donc pas récente. Depuis la fin des années '50, les représentants de l'industrie et des gouvernements canadiens se sont grandement intéressés à la question des pipe-lignes pour denrées couvrant de longues distances. Cet intérêt a donné lieu à de nombreuses recherches-pilotes, à petite et à grande échelle, afin de déterminer les caractéristiques physiques du transport du charbon, de la potasse, du soufre et du minéral de fer par pipe-ligne, à l'aide d'un mélange à base de pétrole ou d'eau. Une grande partie de ces travaux de recherche a été amorcée et financée par la Commission canadienne des transports. Le secteur privé a consacré des sommes importantes à l'évaluation de la praticabilité économique et de la viabilité technique de certains pipe-lignes de denrées devant acheminer des ressources éloignées vers les marchés ou à l'évaluation d'un autre moyen de transport qui ferait concurrence aux systèmes ferroviaires classiques — particulièrement en ce qui concerne la négociation des tarifs.

Malgré les nombreux succès techniques attribués aux pipe-lignes de denrées et la récente prise de conscience des avantages économiques du transport par pipe-ligne de denrées solides, sur une longue distance, dans d'autres parties du monde, particulièrement aux États-Unis, ces systèmes ne se sont jamais concrétisés au Canada. Quoique

certain projets semblaient prometteurs, il n'y a encore eu aucun concours de circonstances qui indiquerait qu'un tel système pourrait être viable. En d'autres termes, ces pipe-lignes n'ont pas été construits parce que le volume de denrées n'a pas été assez important, à long terme, pour permettre de réaliser des économies d'échelle, compte tenu du capital requis.

Le Comité a tenu une audience

relativement à un projet de système de longue distance et a rendu sa

decision. En vertu de l'article 27 de la Loi nationale sur les transports,

une proposition d'acquisition de 50 p. 100 du capital-actions de la

Commercial Solids Pipeline Company par le Canadien Pacifique avait été rapportée. La compagnie

de pipe-ligne envisageait, semble-t-il, de construire et d'exploiter un pipe-ligne devant transporter du soufre de

l'Alberta aux ports du Pacifique. De même, la Commission a presque

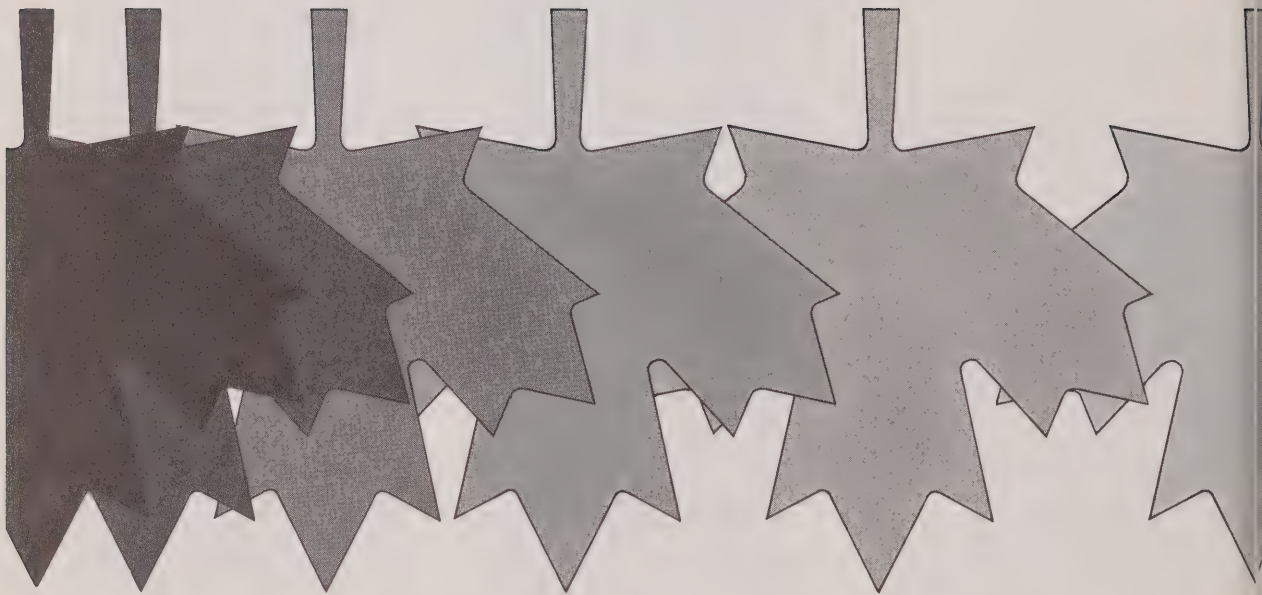
achevé les travaux préliminaires qu'elle a entrepris par rapport à une

demande qui lui avait été faite, en 1976, pour la construction d'un

pipe-ligne devant transporter de l'ammoniac anhydre de l'Alberta au

centre-ouest des États-Unis. Le

pipe-ligne en question n'a toutefois pas été construit.



Au cours de l'année, la Direction a représenté la Commission au sein de la délégation canadienne envoyée à une série de réunions multilatérales convoquées par l'Organisation de Coopération et de Développement Economiques (OCDE) sur des questions économiques touchant le transport maritime. Les spécialistes du transport maritime des pays du Canada revêtent à deux égards une grande importance pour le Canada. En premier lieu, comme le Canada ne dispose d'aucune marine marchande nationale, le rendement de son commerce d'importation et d'exportation repose sur la marine des pays membres de l'OCDE. En deuxième lieu, c'est dans le cadre de l'OCDE que les pays industrialisés formulent une position commune vis-à-vis les intentions de concurrence économique des pays du tiers monde et du bloc soviétique.

La Direction représente en outre le Comité dans la formulation des positions que doit défendre le Canada devant l'OCDE sur des questions économiques touchant le transport maritime, comme les points très divers, mais qui finissent par se rejoindre, comme l'expression commune d'une politique en matière de transport maritime, le statut des pavillons de complaisance, la réservation d'états commerciaux, la réserve unilatérale du transport des marchandises, la ratification possible par la Communauté économique européenne du Code de conduite des conférences maritimes des Nations-Unies, l'assurance maritime, la crise du surplus en tonnage des pétroliers et l'amélioration des statistiques maritimes.

Pareillement au cours de 1978, la Direction a représenté la Commission au sein de la délégation canadienne envoyée à une série de réunions multilatérales convoquées par la Conférence des Nations-Unis sur le commerce et le développement (CNUCED) en vue d'étudier la question des navires battant pavillon de complaisance et leur incidence sur l'expansion des marchés marchands des pays du tiers monde. Reconnaissant que plus du tiers des importations et des exportations canadiennes par mer est acheminée par ce type de navire, ce qui favorise la concurrence au niveau mondial et maintient les frais de transport dans des limites raisonnables, la Direction a effectué un certain nombre d'analyses confidentielles dans le cadre de l'élaboration de la position canadienne. Cette position fut prise d'après ces analyses et d'autres études commerciales. Elle s'inscrit à mi-chemin entre le protectionnisme des transporteurs nationaux encore à leurs débuts et le principe voulant que des rabais tarifaires à court terme soient accordés aux chargeurs. Toutefois, la question n'est pas encore réglée et la Direction poursuit sa surveillance tant sur le plan de la politique internationale que sur celui de l'utilisation réelle des navires battant pavillon de complaisance dans les acheminements canadiens outre-mer.

En dernier lieu, la Direction s'est employée à promouvoir un système amélioré de collecte et d'analyse de données statistiques maritimes au Canada, tout en continuant de s'intéresser à ce domaine au niveau international. La statistique maritime étant au coeur même de la recherche économique menée par la Commission et des analyses effectuées par la Direction, il y a tout lieu de croire que c'est dans ce domaine que plusieurs améliorations devraient se produire.

Direction du transport multimodal international et des facilités

Au nom de la Commission, la Direction effectue l'analyse et

l'évaluation permanente des facteurs économiques et juridiques internationaux touchant le transport multimodal en direction et en provenance du Canada, et la représentation dans la formulation des positions et thèses que le Canada doit défendre aux réunions internationales portant sur des questions ayant une incidence économique sur les activités de transport multimodal.

La Direction représente aussi la Commission au sein des délégations canadiennes participant aux sessions du Groupe préparatoire intergouvernemental qui oeuvre sous les auspices de la Conférence des Nations-Unies sur le commerce et le développement (CNUCED). Le Comité a pour mission d'élaborer un avant-projet de convention sur le transport international multimodal des marchandises qui sera étudié lors d'une conférence diplomatique prévue en 1979. Les pourparlers de la 5^e Session, qui a eu lieu à Genève en septembre et octobre 1978, ont porté principalement sur le régime de responsabilité de l'entrepreneur de transport multimodal (BTM) et sur la rédaction des conditions du régime qui doivent être insérées dans le projet de convention. Cette session a marqué un pas vers une convention, un cadre solide étant maintenant presque établi.

Les parties en cause se sont jusqu'ici entendues sur le principe de "responsabilité directe" dans le cas des marchandises acheminées par deux ou plusieurs modes de transport en vertu d'un seul contrat de transport. L'entrepreneur de transport multimodal (BTM) devient l'expéditeur, l'unique responsable et, envers le destinataire ou le client, envers le destinataire ou le client, la responsabilité retombe généralement sur chaque transporteur unimodal assurant une partie du trajet effectué.

parillon étranger, qui achèteront les importations et les exportations canadiennes. Elle présente en outre des thèses du Comité relativement à la politique de réglementation économique lors des prises de position du gouvernement du Canada ainsi que dans le cadre des négociations internationales multilatérales. Enfin, elle produit, à l'intention du Comité, des rapports sur les avantages économiques que représentent pour le Canada les accords multilatimes internationaux.

Au début de 1978, la Direction a représenté la Commission au sein de la délégation canadienne envoyée à la conférence diplomatique tenue sous l'égide des Nations-Unies sur le transport des marchandises par mer, en vue de la révision des Règles de La Haye de 1924 et du

Protocole de Visby de 1968. Les nouvelles Règles de Hambourg de 1978 définissent beaucoup plus clairement et largement les fonctions et les droits respectifs des chargeurs et des transporteurs. En cours d'élaboration de la position canadienne, la Commission a publié une étude sur la valeur unitaire (monétaire par livre) de toutes les importations et exportations canadiennes achevées par mer, plus

particulièrement sur la valeur
neutres, l'industrie, et notamment
l'Association canadienne de droit
maritime, ont envoyé des mémoires
à la Commission, et une vaste étude
sur les conséquences juridiques de

Lors de la Conférence de Hambourg, le Canada s'est abstenu au dernier vote sur l'adoption de la Convention, en raison partiellement de la limite de responsabilité des transporteurs fixée en deçà du niveau d'indemnité raisonnable de 70 à 80 p. 100 à l'égard des marchandises cont-

manques, et aussi à cause du manque de souplesse de la Convention quant à l'application de cette limite en cas de négligence du transporteur. La Direction a diffusé un rapport sur les Règles de Hambourg de 1978 au sein de l'industrie, afin de recueillir des commentaires sur les alternatives à envisager lors de la révision future de la législation canadienne.

Étant donné que l'application des mesures découlant de la déclaration pourrait perturber l'exploitation des services aériens internationaux autorisés par la Commission, ainsi que certains aspects des accords aéroportuaires bilatéraux auxquels le Canada est partie, la Direction a

participe aux réunions au groupe des spécialistes chargé de trouver des moyens efficaces d'exécuter la déclaration et des réunions furent tenues à Bonn en août et à Ottawa en octobre 1978. La Commission a pu ainsi, par l'entremise de la Direction, contribuer directement à la clarification et à l'établissement de modalités servant les fins de la

Négociations portant sur les services aériens d'affrètement

La Direction a représenté la Commission et a participé aux négociations multilatérales et bilatérales sur les affrètements lors des quatrième et cinquième réunions tripartites (Canada/Etats-Unis/Commission européenne de l'aviation civile (CEAC)), tenues à Washington en mars, et à Ottawa en novembre et décembre 1978. Les entretiens ont porté sur les affrètements nord atlantiques et sur les tarifs réduits des segments à bord des

1. **Prüfungsausschuss** (Prüfungsausschuss) ist ein Gremium, das die
 2. **Prüfungsausschüsse** (Prüfungsausschüsse) der verschiedenen
 3. **Prüfungsausschüsse** (Prüfungsausschüsse) der verschiedenen
 4. **Prüfungsausschüsse** (Prüfungsausschüsse) der verschiedenen
 5. **Prüfungsausschüsse** (Prüfungsausschüsse) der verschiedenen
 6. **Prüfungsausschüsse** (Prüfungsausschüsse) der verschiedenen
 7. **Prüfungsausschüsse** (Prüfungsausschüsse) der verschiedenen
 8. **Prüfungsausschüsse** (Prüfungsausschüsse) der verschiedenen
 9. **Prüfungsausschüsse** (Prüfungsausschüsse) der verschiedenen
 10. **Prüfungsausschüsse** (Prüfungsausschüsse) der verschiedenen

Direction des transports maritimes internationaux

La Direction assure au Comité une analyse permanente des principaux facteurs internationaux qui influent sur la politique économique en matière de transport maritime, et de leur incidence sur les flottes de commerce, battant pour la plupart

assure la suppléance au sein de la délégation canadienne auprès du Comité des transports aériens de l'OACI qui traite des questions économiques touchant l'aviation internationale et se réunit trois fois l'an au cours de sessions qui durent deux semaines.

La Direction a représenté la Commission en novembre lors de la troisième réunion du groupe de l'OACI chargée d'étudier le mécanisme de fixation des tarifs et des taux internationaux. Cette équipe d'experts, créée en vertu de la résolution A21-26 de l'OACI, a pour mission de déterminer si les modalités de fixation des tarifs de

L'association du transport aérien international (ATAI) portant préjudice aux usagers des services VACI peut, de quelque façon, améliorer la situation. L'équipe d'étude en outre les rapports entre les tarifs aériens et les frais d'exploitation, ainsi qu'un mécanisme de négociation des tarifs.

Depuis 1950, le président et le secrétaire du Comité national de la simplification, qui est un sous-comité du Comité interministériel sur l'aviation civile, sont des membres de la Direction qui assurent les responsabilités confiées au Comité en vue de la coordination des initiatives de l'OACI dans le domaine de la simplification du commerce.

Déclaration de Bonn sur le terrorisme

En juillet 1978, la réunion au sommet des chefs d'Etat et de gouvernement de sept pays, y compris le Canada, donnait lieu, notamment, à la déclaration de Bonn sur le terrorisme, tout particulièrement sur la piraterie de l'air. Cette déclaration prévoit des sanctions, sous forme d'arrêt de vols, envers un pays qui refuse d'extrader ou de poursuivre des pirates de l'air ou qui ne retourne pas un aéronef détourné.

détourné.

Comité de la politique en matière de transport international

Le Comité de la politique en matière de transport international, qui a été créé en 1968, est chargé d'une double mission. Sur le plan de la réglementation, il agit comme conseil et collabore à l'élaboration et à la mise en application de politiques et de mesures régissant tous les transports et les aspects économiques et juridiques du transport entre le Canada et d'autres pays. Il s'emploie également à concilier les intérêts des entreprises de transport du pays aux niveaux international et national.

A ces fins, le Comité prend part aux travaux d'organisations internationales et nationales qui traitent de questions de transport ayant une incidence sur la réglementation. Il participe aussi aux négociations d'accords internationaux se rapportant aux divers modes de transport; effectue des recherches et des analyses; et fait part de ses observations à la Commission ou à tout autre organisme gouvernemental, si nécessaire, sur les retombées économiques et les conditions des propositions et accords internationaux. Il formule et recommande des mesures appropriées pour l'exécution des ententes, d'offrir ses services, au besoin, à d'autres ministères et organismes du Canada.

Le Comité se subdivise en trois directions qui s'occupent respectivement du transport aérien, du transport maritime et du transport multimodal.

Direction des transports aériens internationaux

Au nom de la Commission, la Direction voit à ce que les systèmes et les mécanismes de réglementation régissant les services internationaux de transport aérien qui sont créés et vus par les accords bilatéraux et multilatéraux répondent aux besoins des usagers canadiens de transport aérien et concourent à porter au maximum les avantages économiques dont pourraient profiter le Canada et ses transporteurs aériens.

Pour mener à bien cette tâche, la Direction:

- prend part directement à la préparation et à la négociation d'accords en recueillant, en analysant et en présentant des données économiques pertinentes, et en fournissant des avis d'experts sur le plan de la réglementation;
- collabore à la mise en application et à l'exécution des accords en analysant et en interprétant leurs stipulations et conditions et en dominant des avis sur leur incidence pour les usagers et les transporteurs canadiens; et
- représente la Commission et les intérêts canadiens lors des travaux d'organisations internationales et intergouvernementales comme l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale), tout en examinant les aspects juridiques qui en découlent.

Accords bilatéraux sur les services aériens à horaire fixe

Il existe actuellement 38 accords aériens bilatéraux entre le Canada et d'autres pays. Toutefois, l'accord qui a été négocié avec la Nouvelle-Zélande a été abrogé, un autre, négocié avec la Turquie, n'a pas encore été ratifié, tandis que quatre autres, avec l'Argentine, l'Autriche, le Venezuela et la Barbade, n'ont été que paraphés. En outre, des services aériens à destination de l'Espagne et du Chili ont été autorisés par permission spéciale plutôt que par accord. Au cours de l'année, des négociations en vue de la conclusion d'accords ont été menées avec les pays suivants:

La Barbade

Les deux réunions tenues avec les représentants de la Barbade ont débouché sur un nouvel accord provisoire valable jusqu'au 30 avril 1979 et renouvelable par consentement mutuel, en vertu duquel l'Air Canada est autorisée à assurer des services à horaire fixe de Montréal et Toronto à destination de la Barbade, avec droits d'acheminement du trafic local entre la Barbade et les Bermudes. La compagnie aérienne de la Barbade, *Caribbean Airways*, exploitera des services entre le Barbade et Montréal, avec droits d'acheminement du trafic local central entre Sainte-Lucie et Antigua.

Royaume-Uni

Deux séries de négociations avec les autorités du Royaume-Uni ont

La Scandinavie

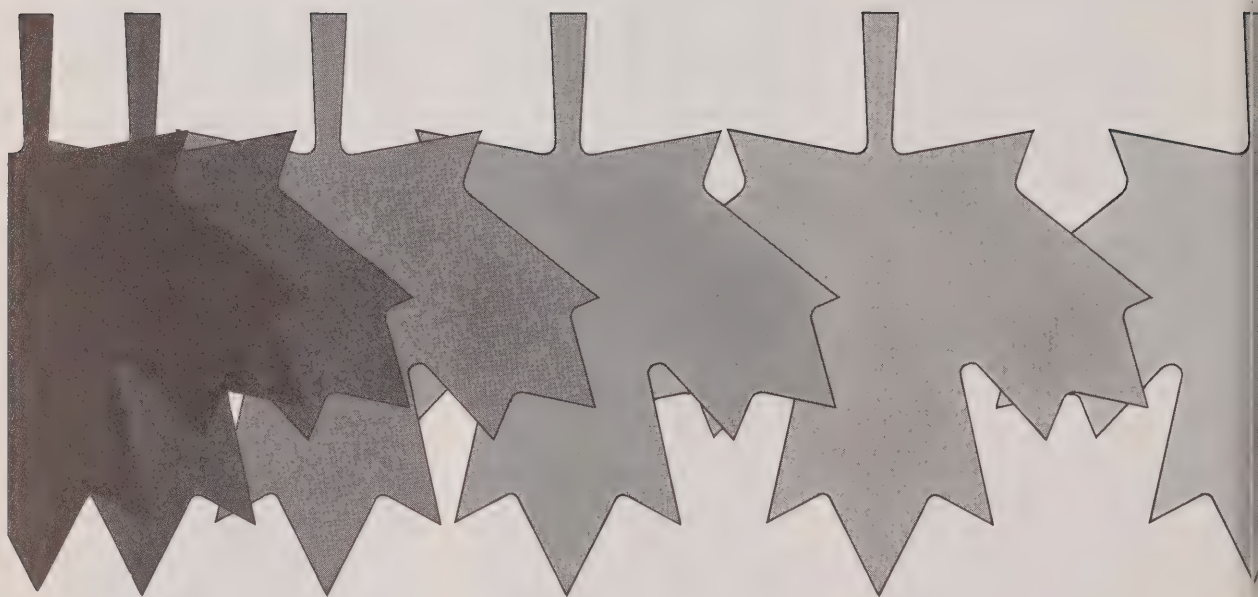
Lors des négociations menées à la demande des autorités norvégiennes, le port-parole des trois pays scandinaves a demandé l'accès de Toronto pour la *Scandinavian Airlines Systems* (SAS). Des accords n'ont toutefois pu être conclus en raison du moratoire gouvernemental interdisant l'accès de Toronto à de nouveau requérants à cause de la congestion de l'aéroport.

Portugal

Les négociations menées à la demande des autorités portugaises relativement à la modification de l'itinéraire de la TAP, incorporant la desserte de Toronto, n'ont pu déboucher sur un accord, en raison du moratoire gouvernemental sur l'accès de l'aéroport de Toronto. A la suite des négociations de 1977, la compagnie aérienne argentine *Aerolineas Argentinas* a inauguré, en mars, un service à horaire fixe entre Montréal et Buenos Aires. L'Air Canada assurait en outre, depuis octobre 1978, un service à horaire fixe entre Montréal et Haïti.

Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) – Activités

En 1978, la délégation canadienne auprès de l'équipe d'experts de l'OACI sur la réglementation des services de transport aérien a été présidée par un membre de la Direction qui a préparé et présenté un certain nombre de documents de travail. L'équipe d'experts est chargée d'établir des critères de distinction entre les services réguliers et non réguliers. Elle s'occupe également de la réglementation sur la capacité des services. De même, un fonctionnaire de la Direction



Service d'autocars du CN

Ce service d'autocars constitue le seul moyen de surface de transport en commun, à Terre-Neuve. En juillet 1976, à la suite d'un conflit entre la compagnie et la Commission provinciale des services publics chargée à l'époque de réglementer le service d'autobus, le gouvernement fédéral, par décret, a sous-traité le service d'autocars du CN, à Terre-Neuve, aux dispositions de la Loi sur le transport par véhicule à moteur (1954), et l'a assujéti à celles de la Partie III de la Loi nationale sur les transports qui confère à la Commission un pouvoir de réglementation. C'était la première fois qu'un service était ainsi sous-traité aux dispositions de la Loi sur le transport par véhicule à moteur, qui autorise les provinces à exercer l'autorité fédérale en matière de transport commercial extra-provincial par véhicule à moteur.

Le 1er août 1978, la compagnie a déposé une nouvelle majoration de tarif de l'ordre de 20 p. 100 devant entrer en vigueur le 1er novembre 1978, ainsi qu'une autre majoration de 16 p. 100 devant entrer en vigueur le 1er février 1979.

Entre-temps, le gouvernement de Terre-Neuve a porté en appel, auprès de la Cour fédérale du Canada, la décision du Comité qui précisait que le Comité ne pouvait pas différer l'entrée en vigueur d'un tarif déjà déposé. La Cour a jugé que le Comité avait le pouvoir de reporter l'entrée en vigueur des nouveaux tarifs, ce que le Comité a fait lors d'une audience spéciale tenue, à Ottawa, le 31 octobre, en attendant que se terminent les audiences consacrées aux nouvelles majorations proposées par le CN. Ces audiences ont eu lieu à St-Jean (Terre-Neuve) et à Corner Brook, en novembre 1978, et le Comité doit rendre sa décision.

Loi sur les subventions au transport des marchandsises dans la Région atlantique

Le programme des subventions des lignes au transport intra-territorial a été inauguré en septembre 1970. Depuis, les transporteurs ont déposé 73 339 demandes, dont 71 324 ont été certifiées pour autoriser des paiements s'élevant à \$120 758 336. Dans les deux catégories, les camionneurs doivent obtenir un certificat de la Commission les autorisant à présenter des demandes de subvention pour certaines expéditions de fret.

laquelle prévoit des fonds pour le transport ferroviaire des marchandises dans cette région. Les paiements autorisés aux camionneurs, en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandsises dans la Région atlantique, se sont élevés à \$33 235 208 en 1978, comparativement à \$28 169 115 en 1977. Les paiements effectués aux termes de la Loi sur les taux de transport des marchandsises dans les provinces Maritimes se sont élevés à environ \$16 000 000.

Demandes de subvention pour le transport extra-territorial

Dans le cas du transport extra-territorial, 900 camionneurs détenaient des certificats les rendant admissibles aux subventions, soit 99 de plus que l'an dernier. Dans cette catégorie, les transporteurs routiers ont déposé 1 855 réclamations en 1978, dont 1 846 ont été certifiées par la Commission.

Demandes de subvention pour le transport intra-territorial

Dans le cas du trafic à l'intérieur du "territoire choisi", qui comprend les quatre provinces Maritimes et la partie du Québec située à l'est de Lévis et au sud du fleuve Saint-Laurent, 4 533 camionneurs détenaient des certificats, ce qui représente une augmentation de 307 comparativement à l'année dernière. Les transporteurs routiers ont déposé 11 833 réclamations en 1978, dont 11 698 ont été certifiées par la Commission, autorisant ainsi des paiements s'élevant à \$24 692 969.

Le programme des subventions des lignes au transport intra-territorial a été inauguré en septembre 1970. Depuis, les transporteurs ont déposé 73 339 demandes, dont 71 324 ont été certifiées pour autoriser des paiements s'élevant à \$120 758 336. Dans les deux catégories, les camionneurs doivent obtenir un certificat de la Commission les autorisant à présenter des demandes de subvention pour certaines expéditions de fret.

Activités

Le nombre de demandes en autorisation de transporter en permanence des marchandises le dimanche, aux termes de la Loi sur le dimanche, est passé de deux en 1976, à 16 en 1977, puis à 33 en 1978. Chaque

de ces demandes a fait l'objet d'une audience publique tenue par le Comité. Selon les dispositions de l'article 27 de la Loi nationale sur les transports, le Comité a reçu 31 avis de projets d'acquisition d'entreprises de transport, soit sept de moins que l'an dernier, et 10 de plus qu'en 1976.

Les paiements versés en vertu de la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique ont passé de \$23 000 000 en 1976 à \$29 000 000 en 1977 et, en 1978, ils ont atteint un montant record de \$33 000 000.

D'autre part, le Comité a rendu une décision importante dans un cas de majoration tarifaire proposée par le CN pour son service d'autocars à Terre-Neuve. Il a enjoint, en novembre, les arguments se rapportant à deux nouveaux tarifs de transport par autobus déposés conjointement auprès de la Commission.

Loi sur le dimanche

L'alinéa 1 lx) de la Loi sur le dimanche permet à la Commission canadienne des transports d'autoriser une entreprise de transport à travailler le dimanche lorsque les activités d'acheminement de fret de l'entre-

D'autres dispositions de cette loi autorisent la poursuite d'activités de transport, le dimanche, par d'autres modes de transport que le camion et l'autobus, et la Cour suprême du Canada a décrété que, le dimanche, aucun transport par camion "en location" ne peut être effectué sauf s'il est autorisé par la Commission en vertu de l'alinéa 1 lx) de la Loi sur le dimanche. Les demandes que le Comité reçoit en approbation de transport de marchandises le dimanche sont de deux types: celles qui se rapportent à

Le Comité des transports par

véhicule à moteur a été le quatrième comité modal à se joindre en 1967 à l'organisme-cadre de réglementation que constitue la Commission canadienne des transports.

La Partie III de la Loi nationale sur les transports porte précisément sur le transport extra-provincial par véhicule à moteur. Elle a été proclamée par le gouvernement en conseil, en 1970, mais ses dispositions n'ont toutefois pas été appliquées par rapport aux entreprises de transport par véhicule à moteur sauf dans le cas du service d'autocars du CN, à Terre-Neuve, qui est du ressort du Comité depuis août 1976.

Plus précisément, le Comité administre la Loi sur le dimanche en traitant les demandes d'entreprises qui tentent d'obtenir l'autorisation d'effectuer un certain transport de marchandises, le dimanche. Il est également saisi de tout projet d'acquisition d'entreprises de transport routier, aux termes de l'article 27 de la Loi nationale sur les transports.

En outre, la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique est administrée par la Direction de l'exploitation et des tarifs de la Commission pour le compte du Comité des transports par véhicule à moteur. Les subides permet à la Commission canadienne des transports d'autoriser une entreprise de transport à travailler le dimanche lorsque les activités d'acheminement de fret de l'entre-

prise l'exigent. Avant de rendre une telle décision, la Commission doit tenir compte des objets de la Loi sur le dimanche qui sont d'accorder, si possible, un jour de repos le dimanche, et de prévenir tout retard injustifiable dans l'acheminement de fret.

D'autres dispositions de cette loi autorisent la poursuite d'activités de transport, le dimanche, par d'autres modes de transport que le camion et l'autobus, et la Cour suprême du Canada a décrété que, le dimanche, aucun transport par camion "en location" ne peut être effectué sauf s'il est autorisé par la Commission en vertu de l'alinéa 1 lx) de la Loi sur le dimanche. Les

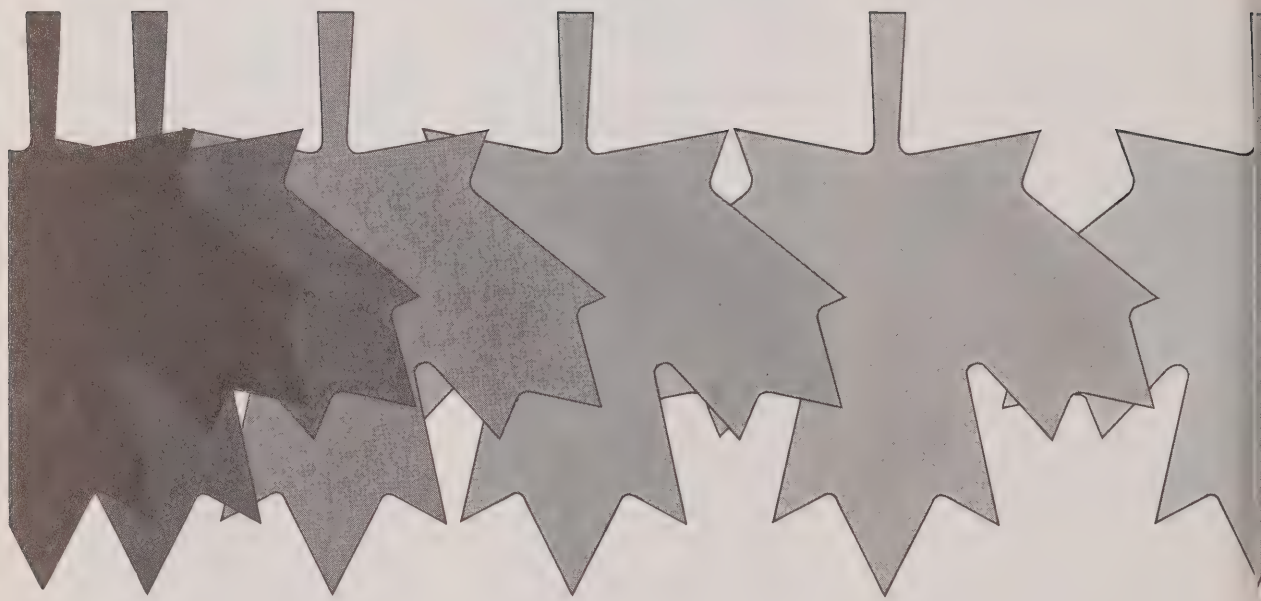
Acquisitions

Aux termes de l'article 27 de la Loi nationale sur les transports, la Commission peut ne pas reconnaître une proposition d'acquisition si elle juge que l'acquisition ressemblerait indubitablement à la concurrence ou encore nuirait à l'intérêt public. Une enquête n'est menée que sur déposition d'une intervention contraire à l'agrément du projet par toute personne ou organisme représentant les transporteurs ou les entreprises de transport visées par un projet d'acquisition. Si, après publication de l'avis, il n'y a pas eu d'opposition, le dossier est fermé.

En 1978, aucune intervention contraire n'a été déposée relativement aux 31 projets d'acquisition qui ont été signés à la Commission. Le Comité n'avait donc aucune décision à rendre et tous les dossiers ont été fermés.

Le dossier est fermé.

une autorisation à long terme, et celles qui sont motivées par une situation pressante exigeant la circulation de camions un seul dimanche ou quelques dimanches durant l'année.



qu'un d'entre eux, ayant été immatriculé au Canada ait, de ce fait, versé le droit applicable. D'autres dispositions ont été accordées relatives au transport de pierres de blindage et de marchandises générales sur la rivière Old Crow (T.N.-O.), à l'approvisionnement aux installations de forage, ou à l'endroit d'un transporteur de voitures de trains sur la côte ouest et d'un transporteur de poisson congelé sur la côte est.

Études et activités particulières

Comme par le passé, le Comité a fait parvenir au *United States Department of Commerce* le bilan des revenus et des dépenses de fret maritime des armateurs et exploitants de navires canadiens aux États-Unis pour l'année 1977. Le Comité a fait un sondage auprès de 43 compagnies, et 35 d'entre elles ont soumis des réponses qui ont été inscrites dans un rapport destiné au ministère des Affaires extérieures, qui l'a fait suivre au *United States Department of Commerce*.

Par le biais de sa Direction économique, le Comité a continué de faire profiter la Direction de la recherche de la Commission et d'autres ministères du gouvernement de ses connaissances techniques et de son aide dans le domaine du transport maritime. Une des nombreuses études qui ont été entreprises fournira à Statistique Canada des données de base pour la préparation d'un nouveau répertoire des frais de transport maritime. En plus d'entreprendre des études et analyses économiques dans le domaine du transport par eau, le Comité, par l'intermédiaire de la Section des services de navigation de la Direction économique, a tenu à jour des données mécanographiques sur environ 3 000 navires de charge immatriculés au Canada et d'autres types d'embarcations affectées au cabotage sur le fleuve Mackenzie, et au commerce international. Ces données, qui sont mises à jour chaque semaine, sont utilisées par le Comité, la Direction de la recherche de la Commission et divers ministères gouvernementaux. La Section des services de navigation a également dressé et publié la "Liste de la flotte marchande canadienne" du Comité, une publication annuelle donnant des détails sur les navires canadiens et d'autres types d'embarcations. Cette liste est fréquemment consultée au Canada.

Le Comité a tenu à jour le dossier mécanographique des données portant sur l'origine et la destination des marchandises et des navires, lequel réunit des renseignements rassemblés par Statistique Canada et *Lloyds Register of Shipping*. Le dossier fait état des déplacements de navires et de marchandises dans le cadre du cabotage au pays, du commerce transfrontalier entre le Canada et les États-Unis et du commerce outre-mer du Canada.

Arctic Transportation Ltd. a présentée, en 1978, une requête en prolongement de son champ d'exploitation, en ajoutant un service sans horaire fixe destiné au transport de marchandises. Une intervention a été déposée par La société des transports du Nord Ltée.

Le Comité des transports par eau a, plus tard, fondé ses conclusions sur le rapport d'enquête qui indiquait que la commodité et les besoins du public peuvent continuer à nécessiter la prestation de services spécialisés, pourvu que les activités des transporteurs spécialisés soient limitées par des conditions qui reflètent les raisons justificatives de la première requête (présentée par *Kaps Transport Limited*) et qui garantissent que ces services ne constituent pas un obstacle commercial indu pour les transporteurs généraux qui desservent le même itinéraire.

Le Comité a décidé de délivrer des permis à l'égard des navires faisant l'objet de la requête, mais a exposé le fait que le permis autorisé en 1977, le faisait le permis autorisé en 1977.

La société des transports du Nord Ltée a déposé une intervention contraire à l'agrément de la requête présentée par *Little (3) Transport & Salvage Ltd.* Le Comité a décidé que l'intervention ne démontrait pas suffisamment qu'un permis, s'il était délivré, dépasserait les besoins de la région du lac Athabasca. Un permis a donc été délivré à la requérante.

Aucune décision n'a été rendue relativement à la requête présentée par Monsieur P. Stenem en autorisation d'exploiter un service non régulier et de faible envergure au lac Athabasca, la requérante n'ayant demandé.

présents et futurs du public en ce qui a trait aux services non réguliers dans la zone réglementée et a, en conséquence, rejeté la requête.

Avis d'acquisition

En 1978, trois compagnies ont déposé, conformément à l'article 27 de la Loi nationale sur les transports, des avis portant sur des projets d'acquisition d'intérêts dans les affaires d'entreprises de transport maritime. Aucune intervention

contraire n'a été reçue. La *Quebec and Ontario Transportation Company* avait fait connaître son intention d'acheter cinq navires appartenant à *Hindman Transportation Company Limited*, Arctic Transportation Ltd. a signalé son intention d'acheter toutes les actions de *Moosonee Transportation Limited*, à l'insar de C.N. *Marine Corporation* qui a déposé un avis d'acquisition de toutes les actions en circulation de *Coastal Transport Limited*.

Réglement d'exemption de cabotage

Le Comité a conseillé le ministre de Revenu Canada au sujet de la disponibilité de navires canadiens convenables dans le cas des 47 demandes de dispense présentées en vertu de ce règlement.

Il a été établi que dans six de ces cas, des navires canadiens étaient disponibles, tandis que dans les 35 autres, le Comité a recommandé l'octroi de dispenses. Les requérantes des six derniers cas ont retiré leur demande. Une dispense a été accordée à un navire de forage utilisé aux fins de l'exploration houillère au large de la côte du Cap Breton, 16 autres se rapportaient à des navires-citernes, dont 12 aux fins de transport de produits pétroliers, une, au transport d'asphalte et trois à celui d'acide sulfurique.

Six navires battant pavillon étranger ont reçu l'autorisation de transporter du charbon de la côte ouest à la côte est du Canada. L'un d'eux a transporté de l'acier des Grands lacs à Vancouver et un autre, de la pâte de bois de la côte est à la côte ouest du pays. Deux traversiers ont obtenu des dispenses pour transporter des véhicules entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve, bien

Loi dérogatoire sur les conférences maritimes

Cette loi, qui est entrée en vigueur le 1er avril 1971, sera périmée le 31 mars 1979. La nécessité de prolonger la loi, et la portée de ses dispositions ont toutefois été considérées. Les conclusions du Comité sont renfermées dans un rapport qu'il a publié en janvier 1978 après avoir mené une enquête sur l'application des dispositions de la loi.

Au début de 1978, le Comité a présidé un groupe de travail inter-ministériel chargé d'élaborer des recommandations qui pourraient être ajoutées à la nouvelle loi. Ces recommandations ont été soumises au ministre des Transports. Le Comité a conclu que les conférences maritimes jouent toujours un rôle utile dans le commerce extérieur du Canada. Il estimait également qu'il y a lieu de prolonger les dépenses accordées en vertu de la loi relative aux enquêtes sur les coalitions. Par ailleurs, il constatait qu'il n'y avait pas suffisamment de preuves à l'appui d'un accroissement des pouvoirs du gouvernement en matière de réglementation. A ce sujet, le Comité des transports par eau a exprimé l'opinion que la loi en question avait atteint ses principaux objectifs et qu'elle devrait servir de base à la préparation de celle qui la remplacera. Le Comité estimait également qu'il fallait redéfinir et préciser les rôles respectifs de la Commission canadienne des transports et de la Commission sur les pratiques restrictives du commerce relativement aux dispositions concernant le contrôle, les enquêtes et l'application de la loi. On a proposé des modifications qui protégeraient les intérêts des expéditeurs canadiens et accorderaient au public un meilleur accès aux renseignements sur les tarifs.

Services de transport maritime

Le Comité a terminé l'étude des services de transport maritime sur le fleuve Mackenzie et sur d'autres voies navigables des Territoires du Nord-Ouest, et le rapport de ses conclusions a été publié en janvier 1978. Il a en outre reçu, en 1978, 14 demandes de permis, dont trois pour les Grands lacs, sept pour la région du fleuve Mackenzie et quatre pour la partie ouest de l'Arctique canadienne. Deux des trois transporteurs de la région des Grands lacs se sont vus accorder des permis pour cinq navires. Sur le fleuve Mackenzie, six des sept transporteurs par eau ont reçu des permis se rapportant à 253 navires (voir l'annexe "H"). Dans son rapport d'enquête publié en janvier 1978, le Comité en a

Par la suite, le Bill S-6, dont le titre abrégé est la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes, a été déposé au Sénat, le 8 novembre 1978. À la fin de l'année, la Commission était dépositaire de documents de 50 conférences maritimes dont les membres desservaient les ports canadiens. Il y a donc gain d'une conférence par rapport à l'année précédente; cette conférence assure certains services entre la Thaïlande et Vancouver (C.-B.). Les 50 conférences représentaient 105 membres qui fournissent 354 services répartis sur l'ensemble des ports nord-américains: 71 de ces membres ont assuré 242 services à des ports canadiens.

Tarif des transits tardifs de la voie maritime du Saint-Laurent

En octobre 1978, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a déposé auprès du Comité des transports par eau des copies du Tarif des transits tardifs de la voie maritime du Saint-Laurent, qui est entré en vigueur le jour de son dépôt. Ce tarif a par la suite été révoqué par l'Administration. Sur les transports, *Steeper Bros. Marine Transport Ltd.* a demandé que soit prolongée la zone d'exploitation autorisée par son permis de 1977. La société des transports du Nord Lité s'y est opposée. Après étude des preuves et témoignages, le Comité a conclu que la commodité et les besoins du public n'exigeaient pas le service et *Steeper Bros.* a demandé que la Commission révise la décision du Comité. Des faits nouveaux ayant été déposés, le Comité de révision a conclu qu'un permis devrait être délivré pour les navires visés par la loi, mais que la zone d'exploitation devrait être réduite.

conclu que les transporteurs dont le champ d'exploitation ne s'étendait pas à toute la zone délimitée par leur permis pouvaient s'attendre à ce que les stipulations et les conditions de leur permis soient modifiées en fonction des services assurés, puisqu'il est évident que la commodité et les besoins du public ne requièrent pas l'expansion de ces services. Tenant compte de ce qui précède, le Comité a rendu une décision sur un certain nombre de requêtes précises.

Lindberg Transport Ltd. et *Cooper Barghing Service Limited* ont vu leur zone d'exploitation réduite en 1978, parce que leur champ d'exploitation ne s'étendait pas à toute la zone délimitée par leur permis. À la suite d'un appel interjeté auprès du ministre des Transports, *Lindberg Transport Ltd.* a obtenu l'autorisation en exploitation visée par sa requête, soit un service sans horaire fixe destiné au transport de marchandises et assuré en fonction des besoins des clients situés le long du fleuve Mackenzie, surtout Hay River, Fort Simpson, Inuvik, Tuktoyaktuk, Bar "C", Farwell et Beauport, tous assujettis à la Loi

Le transport par eau relève de la compétence de ce Comité, en vertu de la Loi sur les transports qui régit tout transport de marchandises et de passagers par navire, d'un port à un autre du Canada, dans les zones proclamées par le gouvernement en conseil.

Ses fonctions juridiques comportent la délivrance de permis et l'approbation des tarifs. Les requêtes soumises pour l'obtention de permis de transport par eau sont considérées en fonction de la commodité et des besoins du public pour le service demandé. Tous les transports doivent déposer un tarif-type qui ne peut entrer en vigueur qu'après approbation du Comité. Si le Comité juge que le tarif est injuste ou déraisonnable, il le rejette. Le titulaire peut alors déposer un nouveau tarif, ou le Comité fixe d'autres droits.

En outre, les pouvoirs administratifs du Comité s'étendent notamment à la classification du fret, aux documents financiers et statistiques aux modalités de dépôt de tarifs et à l'étude des requêtes en obtention de permis.

D'autres lois confèrent des pouvoirs au Comité. La Loi sur le pilotage, qui est en vigueur depuis février 1972, prévoit des services de pilotage dans quatre régions géographiques du Canada. Une administration de pilotage a été instituée pour chacune des régions et est chargée d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer un service de pilotage efficace pouvant garantir la sécurité de la navigation.

Une autre responsabilité du Comité relève de l'article 27 de la Loi nationale sur les transports selon lequel tout transporteur ayant l'intention d'acquiescer un intérêt port par eau doit soumettre son projet d'acquisition au Comité.

Chaque administration doit également, en vertu de cette même loi, publier dans la Gazette du Canada une copie de chaque tarif des droits de pilotage qu'elle propose de prescrire. Toute personne intéressée qui a des raisons de croire qu'un tarif injuste est en vigueur peut déposer un avis d'opposition auprès de la Commission canadienne des transports. Lorsqu'il reçoit un tel avis, le Comité devient habilité à tenir une enquête, suivie d'audiences publiques s'il le juge nécessaire, avant que les tarifs n'entrent en vigueur. Une fois l'enquête terminée, le Comité doit formuler des recommandations à l'administration et celle-ci doit en tenir compte.

La Loi sur l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent autorise cette administration à établir des tarifs, lorsque ces tarifs ne sont pas fixés en vertu d'un accord entre le Canada et les États-Unis. L'administration doit les déposer auprès du Comité. Le tarif est mis en vigueur dès la date du dépôt.

Le Règlement d'exemption de cabotage dispense certains navires battant pavillon étranger et exerçant des activités de cabotage au Canada de l'application de la Partie XV de la Loi sur la marine marchande du Canada. Le Comité informe le ministre du Revenu de la disponibilité de navires canadiens convenables lorsqu'on considère la possibilité d'utiliser des navires étrangers pour le cabotage.

Administrations de pilotage

En 1978, les quatre administrations canadiennes de pilotage ont avisé le Comité de leur intention de modifier leurs tarifs, aux termes de la Loi sur le pilotage. Bien qu'aucune objection n'ait été formulée à l'endroit des modifications tarifaires proposées par l'Administration de

Le transport par eau relève de la compétence de ce Comité, en vertu de la Loi sur les transports qui régit tout transport de marchandises et de passagers par navire, d'un port à un autre du Canada, dans les zones proclamées par le gouvernement en conseil.

Ses fonctions juridiques comportent la délivrance de permis et l'approbation des tarifs. Les requêtes soumises pour l'obtention de permis de transport par eau sont considérées en fonction de la commodité et des besoins du public pour le service demandé. Tous les transports doivent déposer un tarif-type qui ne peut entrer en vigueur qu'après approbation du Comité. Si le Comité juge que le tarif est injuste ou déraisonnable, il le rejette. Le titulaire peut alors déposer un nouveau tarif, ou le Comité fixe d'autres droits.

En outre, les pouvoirs administratifs du Comité s'étendent notamment à la classification du fret, aux documents financiers et statistiques aux modalités de dépôt de tarifs et à l'étude des requêtes en obtention de permis.

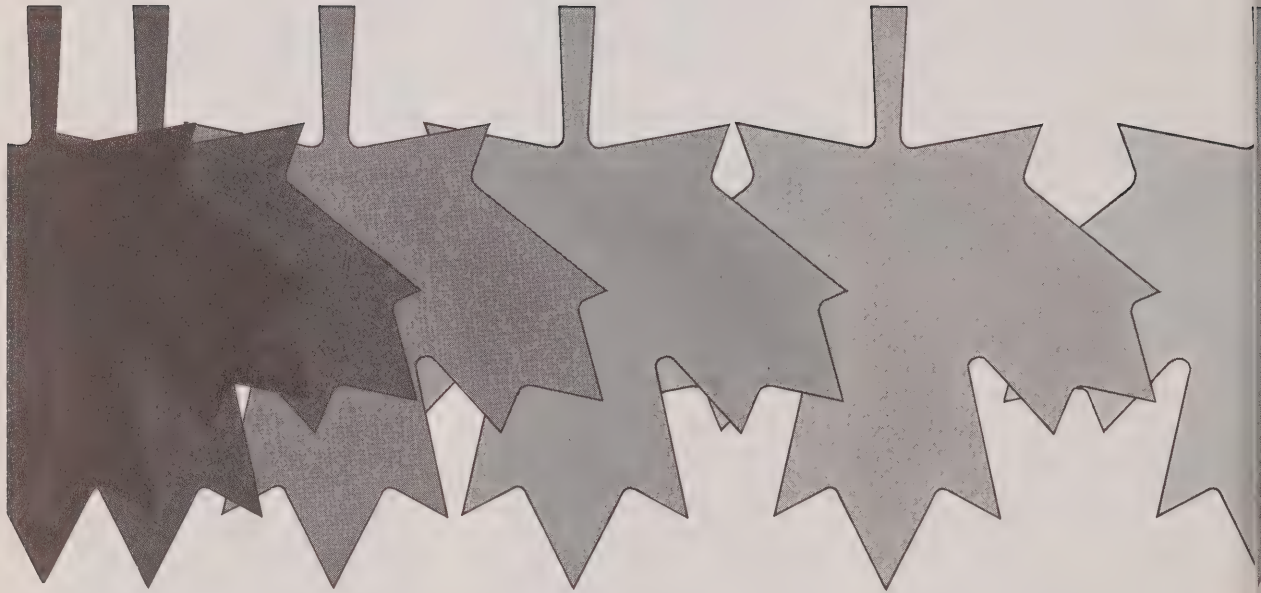
D'autres lois confèrent des pouvoirs au Comité. La Loi sur le pilotage, qui est en vigueur depuis février 1972, prévoit des services de pilotage dans quatre régions géographiques du Canada. Une administration de pilotage a été instituée pour chacune des régions et est chargée d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer un service de pilotage efficace pouvant garantir la sécurité de la navigation.

Une autre responsabilité du Comité relève de l'article 27 de la Loi nationale sur les transports selon lequel tout transporteur ayant l'intention d'acquiescer un intérêt port par eau doit soumettre son projet d'acquisition au Comité.

Chaque administration doit également, en vertu de cette même loi, publier dans la Gazette du Canada une copie de chaque tarif des droits de pilotage qu'elle propose de prescrire. Toute personne intéressée qui a des raisons de croire qu'un tarif injuste est en vigueur peut déposer un avis d'opposition auprès de la Commission canadienne des transports. Lorsqu'il reçoit un tel avis, le Comité devient habilité à tenir une enquête, suivie d'audiences publiques s'il le juge nécessaire, avant que les tarifs n'entrent en vigueur. Une fois l'enquête terminée, le Comité doit formuler des recommandations à l'administration et celle-ci doit en tenir compte.

Administrations de pilotage

En 1978, les quatre administrations canadiennes de pilotage ont avisé le Comité de leur intention de modifier leurs tarifs, aux termes de la Loi sur le pilotage. Bien qu'aucune objection n'ait été formulée à l'endroit des modifications tarifaires proposées par l'Administration de



entre le Canada, les États-Unis et l'Europe. Cette année, des représentants des États-Unis, du Royaume-Uni, de la France, de l'Irlande, de l'Allemagne de l'Ouest et des Pays-Bas ont participé à la rencontre. La nouvelle politique des États-Unis relativement aux affaires publiques et la dénonciation des résolutions de l'Association du Transport aérien international, appuyée par la Loi contre les trusts édictée par les États-Unis, ont été les principaux sujets à l'ordre du jour.

Le Comité des transports aériens a délégué un représentant à la réunion annuelle de la *Helicopter Association of America*, tenue à San Diego (Californie) à la fin de janvier et au début de février 1978. En novembre, un représentant du Comité a participé à un colloque, à Toronto, où il a été question du transport du bétail par avion. C'était la première fois que ce colloque, que paraitrait la *Animal Transportation Association*, avait lieu au Canada.

Au cours de l'année, des représentants du Comité ont assisté aux réunions régionales et annuelles de la *Air Transport Association of Canada*, de la *Northern Air Transport Association*, de la *Canadian Owners and Pilots Association* et de la *Royal Canadian Flying Clubs Association*.

n° 5538, rejette la requête de CP Air d'ajouter Thunder Bay à sa route transcontinentale, ainsi que celle de *the Great Lakes Airlines Ltd* demandant de desservir Toronto, Sault-Sainte-Marie, Thunder Bay, Dryden et Winnipeg. Cette décision accordée à Nordair l'autorisation d'exploiter des services entre Montréal, Toronto, Sault-Sainte-Marie, Thunder Bay, Dryden et Winnipeg, à certaines conditions.

On en a appelé de ces décisions par plusieurs moyens, notamment par des appels interjetés auprès du ministre des Transports et des pétitions adressées au gouverneur en conseil. Tous les appels ont été rejetés, sauf celui de CP Air concernant la décision interdisant les vols de cette compagnie vers Thunder Bay.

Le projet d'Air Canada d'acquiescer un intérêt dans la Nordair Ltée, par l'achat de toutes les actions en circulation de cette compagnie — ce qui entraînerait un changement dans le contrôle de la compagnie — s'est avéré d'importance nationale.

La requête a été entendue à Montréal en avril 1978, et le Comité n'a pas rejeté la demande d'acquisition. Malgré une pétition, le gouverneur en conseil a confirmé la décision du Comité. Ulérieurement, le Comité a reçu un avis l'informant de l'intention du gouvernement fédéral de racheter d'Air Canada les actions de la Nordair, et un avis public annonçant le projet d'acquisition a été publié.

Conférences sur l'aviation

La Conférence tripartite entre le Canada, les États-Unis et les pays européens concernant l'aviation civile a été tenue à Ottawa du 29 novembre au 1er décembre 1978 sous l'égide du Comité des transports aériens. Cette réunion est la cinquième à être convoquée pour partager l'expérience acquise en ce qui a trait aux affrètements en Atlantique Nord et au trafic aérien

La requête déposée par *Transair Limited* demandant l'autorisation de supprimer ses services aériens entre Toronto et Winnipeg via Sault-Sainte-Marie, Thunder Bay et Dryden, ainsi que les requêtes d'autres transporteurs désireux d'assurer ces services, ont fait l'objet d'audiences à Winnipeg en décembre 1977 et janvier 1978 et à Ottawa, en février 1978. Le Comité, dans sa décision n° 5537, autorisait Transair à annuler les services en question à condition, toutefois, qu'un ou plusieurs transporteurs soient en mesure d'assurer les services actuellement offerts par Transair, après avoir reçu des permis les y autorisant. Une autre décision,

Taux de transport des marchandises

Air Canada a apporté des innovations à son service en 1978, afin de faire concurrence aux messageries dont le nombre ne cesse de croître. Depuis le 1er mai, Air Canada offre le service "Airloop" assurant la livraison, le lendemain, des paquets n'excédant pas 2 kg, à tout point desservi par le transporteur. Ce service a pris de l'ampleur avec le lancement, le 30 octobre 1978, du service "Courtair" d'expédition de colis dont le poids n'excède pas 25 kg, le format global ne dépasse pas 90 pouces, ou aucune des dimensions n'excède 48 pouces.

Protection du consommateur

Dans le secteur des voyages internationaux, les transporteurs aériens procèdent à l'introduction de compensations pour refus d'embarquement, à des conditions semblables à celles qui prévalent à l'intérieur du Canada.

Application

La fonction de mise en application a été confiée à une section distincte de la Direction de l'exploitation; elle comportera deux bureaux régionaux desservant l'Ouest du Canada, et deux agents en poste à l'administration centrale seront chargés du secteur de l'Est. Au cours de l'année, les fonctionnaires de la Direction ont participé à quatre cours de formation des policiers. Au 15 décembre 1978, 142 cas de plaintes concernant des allégations de services illégaux ont été transmis à la Gendarmerie royale du Canada. A la fin de l'année, 13 cas étaient instruits devant les tribunaux et 13 autres avaient donné lieu à des condamnations avec amendes d'entre \$10 et \$4 400.

Plaintes

En 1978, le Comité a reçu 303 plaintes dont 29 avaient été déposées par un transporteur contre un autre et 274 provenaient de consommateurs. Voici la ventilation des plaintes reçues par catégorie:

Services	72
Tarifs	35
Conditions de transport	39
Contraventions	29
Survente	23
Horaires	20
Retards	21
Remboursements	17
Bagages	23
Marchandises	18
Publicité	5
Devises	1

Décisions marquantes

Certaines des décisions rendues en 1978 ont revêtu une importance capitale sur le plan régional ou national.

Suite à une directive donnée en 1976 par le ministre des Transports, le Comité a amorcé des procédures qui ont conduit, en 1977, à des audiences en vue de trouver un ou plusieurs transporteurs aériens en mesure d'assurer un "service aérien des Prairies". A ce propos, le gouvernement fédéral avait antérieurement annoncé son intention d'accorder des fonds n'excédant pas une certaine limite pour compenser, en partie, l'exploitation déficitaire possible de ce service. Les points à desservir étaient Brandon, Dauphin, Yorkton, Winnipeg, Saskatoon et Regina. L'audience a donné lieu à la décision n° 5530 du 24 juillet 1978 autorisant Norcanair à desservir Regina, Saskatoon et Yorkton, sans subvention, et permettant à la *Pentimeter Airlines (Ireland) Ltd.* de relayer Brandon, Dauphin et Winnipeg. La décision n° 5450 du 7 avril 1978, publiée à la suite des audiences tenues à Winnipeg durant les mois de décembre 1977 et janvier 1978, n'a pas rejeté le projet de la *Pacific Western Airlines Ltd.* d'acquiescer un intérêt dans la *Transair Limited*. Cette même décision approuvait une requête présentée par la *Transair Limited* en vue de desservir Regina, Saskatoon, Calgary et Edmonton, à condition qu'il n'y ait pas de service sans escale entre Winnipeg et Calgary, ou entre Winnipeg et Edmonton, et qu'aucun service ne serait établi entre Regina et Saskatoon, et entre Calgary et Edmonton.

Rapports et études

Parmi les rapports préparés à l'intention du Comité au cours de l'année, on peut citer une analyse, en 1977, de l'industrie de l'exploitation des hélicoptères au Canada et une analyse de l'industrie des transporteurs aériens régionaux du Canada. Toutes deux publiées en octobre. Une étude des taux de rendement suffisants pour les transporteurs aériens a aussi été préparée; elle a été remise aux transporteurs aériens régionaux et de grandes lignes de même qu'à Wardair Canada Ltée (1975), invitant leurs commentaires. De plus, ces mêmes transporteurs procèdent actuellement à l'examen de propositions qui leur ont été soumises sur les renseignements financiers et les données statistiques requises à l'appui de majorations que les transporteurs projettent d'apporter aux tarifs, taux et frais.

Augmentation des prix

On a encore noté, en 1978, une tendance à augmenter les tarifs passagers, les taux de transport des marchandises et les tarifs et frais de compensation, afin de compenser la hausse des dépenses. Au cours des mois de novembre et décembre, les principales compagnies aériennes et les transporteurs régionaux ont déposé de nouveaux tarifs passagers pour les vols intérieurs à horaire fixe, lesquels devaient entrer en vigueur en janvier et en février 1979. Même si on notait certaines réductions tarifaires, le pourcentage moyen des augmentations se présentait comme suit: Air Canada 5%; CP Air 4-5%; *Eastern Provincial* 4,4%; Nordair 5,59%; *Pacific Western* 3,7%; Québecair 7,2% et Transair 5%. Or, le 20 décembre 1978, le Comité rendait la décision n° 5698, par laquelle il suspendait les tarifs projetés et demandait aux transporteurs de revoir et de mettre à jour leurs prévisions pour 1979, en tenant compte de certaines dispositions du budget présenté par le gouvernement fédéral le 16 novembre, et du délai annoncé quant aux augmentations des prix nationaux du pétrole.

Subventions aux transporteurs aériens régionaux

Des subventions ont été versées à la *Eastern Provincial Airways Ltd.* et à Québecair pour compenser les pertes attribuables à l'exploitation de routes non rentables jugées nécessaires dans l'intérêt du public. On estime que \$2 000 000 environ seront versés en règlement final pour l'année 1978, soit le même montant qu'en 1977.

Nouvelles formules tarifaires

Au cours de l'année, de nouvelles formules tarifaires ont été présentées. Plutôt que de s'engager dans le service de vols intérieurs "ABC", Air Canada a opté pour un tarif d'oiseau de nuit pendant la saison mai-septembre. Sur semaine, la compagnie a établi ses prix à un aller plus un dollar et, en fin de semaine à un aller plus 21 dollars, pour les vols suivants: Toronto-Edmonton/Calgary/Vancouver/Halifax/Winnipeg/Saint-Jean-Montreal/Calgary. Environ 21 000 passagers ont profité de ces nouveaux tarifs pour faire des voyages aller-retour pendant la période juin-août. Pour sa part, CP Air a introduit un tarif appelé "Courtier Jet" à des prix comparables à ceux d'Air Canada pour ses vols reliant Vancouver, Calgary, Winnipeg et Toronto, du lundi au jeudi inclusive-ment. Entre mai et décembre, on a compté 103 000 passagers empruntant un vol de cette nature.

rapports et, le cas échéant, de présenter le témoignage d'experts devant les tribunaux (voir l'annexe "F").

Direction de l'analyse des services aériens

Cette Direction, formée elle aussi de trois divisions, prépare des analyses économiques et financières pour les besoins du Comité.

La Division des études économiques fait fonction d'expert-conseil en économie auprès du Comité; elle est chargée d'évaluer les demandes, d'envoyer des représentants aux audiences et d'effectuer des études et des sondages économiques portant à la fois sur les opérations de transporteurs aériens particuliers et sur l'industrie aérienne dans son ensemble. Elle examine les aspects économiques du Règlement sur les transporteurs aériens et participe aux assemblées générales et aux comités de l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI).

A la suite d'une annonce faite par le ministre des Transports, le 20 janvier 1978, le règlement concernant les vols d'affrètement nationaux avec réservation anticipée (ABC), qui venaient d'être autorisés, a été modifié ce qui a donné de l'ampleur aux affrètements de cette catégorie. Ce règlement a d'ailleurs été amendé à nouveau, l'année dernière, et la période de réservation à l'avance est passée de 45 à 30 jours.

Le Comité a de plus apporté de nombreux changements aux affrètements internationaux avec réservation anticipée. Ainsi, la période de réservation a été réduite de 45 jours à 30 jours et les vols ABC ont, dans certains cas, été unifiés.

Modifications apportées aux règlements

Activités en 1978

La Division de l'analyse financière présente l'avis d'experts financiers au Comité. Elle s'intéresse aux subventions des services aériens, aux études sur leur taux de rendement et aux évaluations et rapports concernant les principaux indicateurs financiers de l'industrie du transport aérien. En outre, elle effectue, au besoin, des enquêtes financières de nature particulière sur les transporteurs aériens, et fait des recommandations concernant les règlements financiers, notamment la classification uniforme des comptes.

La Division de la vérification se charge de déterminer les répercussions financières des requêtes des transporteurs aériens et d'examiner les transactions commerciales portant le transfert d'actions des compagnies aériennes commerciales. Elle vérifie les rapports financiers des transporteurs aériens, fait part au Comité des cas nécessitant une enquête plus circonstanciée, et dirige un programme courant de vérification axé, en particulier, sur les titulaires de permis exploitant des services des classes 1 et 2.

La Division de l'analyse financière présente l'avis d'experts financiers au Comité. Elle s'intéresse aux subventions des services aériens, aux études sur leur taux de rendement et aux évaluations et rapports concernant les principaux indicateurs financiers de l'industrie du transport aérien. En outre, elle effectue, au besoin, des enquêtes financières de nature particulière sur les transporteurs aériens, et fait des recommandations concernant les règlements financiers, notamment la classification uniforme des comptes.

En outre, on a apporté des modifications qui autorisent les transporteurs à conduire des voyages canadiens à l'étranger et à les ramener au Canada à bord d'aéronefs qui transportent des voyageurs de l'extérieur; à accorder des tarifs réduits aux passagers âgés de moins de 12 ans; et à permettre à ceux de moins de deux ans de voyager gratuitement.

On a également assisté en 1978 à une libéralisation des affrètements pour voyages tout compris (AVTC). La période de séjour minimale a été réduite de sept jours à 72 heures, ce qui permet les excursions de fin de semaine.

Dans un autre domaine, le Comité n'oblige plus les transporteurs aériens qui utilisent leurs aéronefs pour des opérations de planeur ou certaines circonstances, à détenir un permis.

En plus des modifications de réglementation qui sont entrées en vigueur, d'autres révisions sont en voie de promulgation. Les révisions projetées visent à porter de 4 300 livres à 4 409 livres, la ligne de démarcation du poids des aéronefs à voilure tournante, entre le groupe A et le groupe B; à autoriser l'utilisation d'aéronefs de moins de 40 sièges pour les ABC et les affrètements de groupe B; à but commun, lorsque ces vols d'affrètement sont réservés en entier par une personne; et à permettre les vols en circuit et les vols réguliers dans le cas des affrètements de groupe à but commun (voir l'annexe "G").

des permis travaille principalement dans le domaine de l'analyse et de l'application des règlements en ce qui a trait à la délivrance de permis pour des opérations à taux unitaire (en fonction d'une route), et d'affrètement (à partir d'une base), et aux plaintes découlant de l'exploitation à partir de la base d'un autre transporteur ou entre des points définis sur les permis d'un autre transporteur. La Section des services internationaux de la Division traite les questions se rapportant à la délivrance de permis de services aériens internationaux, en provenance ou à destination du Canada, notamment les permis de vols à horaire fixe et d'affrètement; elle exerce également une surveillance sur les nombreux vols internationaux d'affrètement avec réservation anticipée, et les affirmements pour voyages tout compris mentionnés dans la Partie IV du Règlement sur les transporteurs aériens.

Pour sa part, la Section de l'analyse des activités des transporteurs aériens commerciaux, et agit comme conseil aux réunions et conférences. La Division des tarifs-voyageurs, des taux et des services administratifs les politiques et règlements concernant les tarifs et les taux applicables aux services aériens nationaux et internationaux. Il lui incombe aussi de vérifier et d'évaluer tout tarif déposé auprès du Comité et de porter à son attention toutes allégations et plaintes sur lesquelles il faudra enquêter, ainsi que tout rejet possible de tarifs. Cette Division est formée de deux sections: celle des services intérieurs et celle des services internationaux, auxquelles s'ajoute une section parallèle, la Section de l'analyse chargée des projets spéciaux.

La Division des permis et de l'inspection administrative les politiques et les règlements concernant les permis d'exploitation des services intérieurs. Cette division comprend plusieurs sections. La Section du contrôle et de la délivrance

Étant donné que de nombreuses fonctions du Comité, en particulier les questions de nature politique, sont interdépendantes, elles ne sauraient être étudiées séparément. Les renseignements concernant la plupart des questions dont le Comité est saisi, proviennent de divers secteurs de travail.

Direction de l'exploitation

La Direction de l'exploitation se compose de trois divisions. La Division d'analyse à l'exploitation effectue des études et rédige des rapports concernant l'exploitation et la gestion des transporteurs aériens, en plus d'enquêter et de faire rapport sur les caractéristiques de performance et de fonctionnement des aéronefs et du matériel employés par certains services aériens commerciaux. En outre, elle informe le Comité des répercussions des règlements en vigueur ou projetés sur les activités des transporteurs aériens commerciaux, et agit comme conseil aux réunions et conférences. La Division des tarifs-voyageurs, des taux et des services administratifs les politiques et règlements concernant les tarifs et les taux applicables aux services aériens nationaux et internationaux. Il lui incombe aussi de vérifier et d'évaluer tout tarif déposé auprès du Comité et de porter à son attention toutes allégations et plaintes sur lesquelles il faudra enquêter, ainsi que tout rejet possible de tarifs. Cette Division est formée de deux sections: celle des services intérieurs et celle des services internationaux, auxquelles s'ajoute une section parallèle, la Section de l'analyse chargée des projets spéciaux.

La Division des permis et de l'inspection administrative les politiques et les règlements concernant les permis d'exploitation des services intérieurs. Cette division comprend plusieurs sections. La Section du contrôle et de la délivrance

préconisant les règlements, ainsi que leur formulation, incombent habituellement au comité modal intéressé.

Dans l'exercice de ses fonctions, le Comité travaille continuellement en collaboration avec le Service de recherche de la Commission; les Services juridiques; le Comité de la politique en matière de transport international; les autres comités internationaux, lorsque d'autres modes de transport entrent en ligne de compte; le Centre des statistiques de l'aviation de Statistique Canada; Douanes; la Gendarmerie royale du Canada; et d'autres ministères de l'État qui s'intéressent à l'utilisation des services aériens commerciaux.

Structure de l'organisation

Le Comité remplit ses fonctions par l'action de ses trois services: la Direction de l'exploitation et la Direction de l'analyse des services aériens, toutes trois relevant du Directeur exécutif du Comité.

Le Comité des transports aériens a été créé en vertu de la Loi nationale sur les transports, avec mandat d'assumer les responsabilités de la Commission canadienne des transports en ce qui a trait au transport aérien. Ces responsabilités découlent de la Loi sur l'aéronautique qui confère à la Commission le pouvoir d'édicter le Règlement sur les transports aériens.

Responsabilités

L'une des principales fonctions du Comité est la délivrance de permis aux services aériens commerciaux; par conséquent, une partie considérable du travail de l'effectif du Comité se rattache à l'analyse et au traitement des demandes de permis. La délivrance des permis est régie par l'article 16 de la Loi sur l'aéronautique, aux termes duquel le Comité ne doit pas délivrer un permis à moins qu'il ne soit convaincu que le service aérien commercial projeté est et sera requis pour la commodité et les besoins présents et futurs du public. Le Comité peut suspendre, annuler ou modifier un permis si, à son avis, la commodité et les besoins du public l'exigent.

Nonobstant les dispositions susmentionnées, le Comité doit accorder un permis dans le cas de requêtes présentées en vue d'offrir des services établis en vertu d'accords internationaux, et il exempte certains services spécialisés de la nécessité de satisfaire les critères de la commodité et des besoins du public. Les personnes qui exploitent d'autres services spécialisés tels la pulvérisation des récoltes par les agriculteurs autorisés; certains genres de locations et certains services offerts, à l'occasion, par des transporteurs aériens étrangers, ne sont pas tenues de détenir un permis.

Afin de faciliter les modalités de demande et de délivrance de permis, le Comité a édicté des règlements créant des classes de service, et a réparti en groupes les services aériens commerciaux selon le poids des aéronefs utilisés.

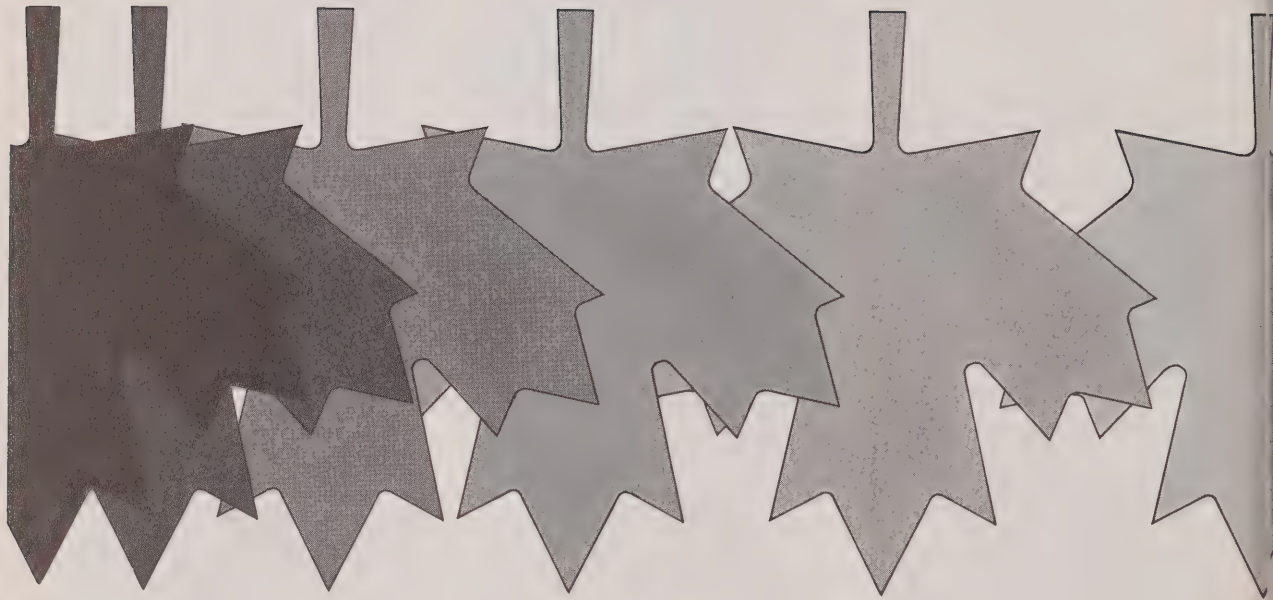
Les transporteurs aériens qui exploitent des services à taux unitaire ou des services d'affrètement doivent, en règle générale, déposer leurs tarifs auprès du Comité en donnant un préavis d'au moins 30 jours. À moins que le Comité ne les rejette ou ne les suspende, les tarifs soumis entrent en vigueur tels que déposés. Les pouvoirs relatifs aux tarifs et aux taxes sont décrits à l'article 14 de la Loi sur l'aéronautique et dans les Parties V et VI du Règlement sur les transporteurs aériens, qui exposent les principes régissant l'établissement de taux équitables et raisonnables. Le Comité a le pouvoir de substituer ou de prescrire les taux en se basant sur ces critères.

Le Comité des transports aériens a été créé en vertu de la Loi nationale sur les transports, avec mandat d'assumer les responsabilités de la Commission canadienne des transports en ce qui a trait au transport aérien. Ces responsabilités découlent de la Loi sur l'aéronautique qui confère à la Commission le pouvoir d'établir des règlements, mais l'élaboration des recommandations

Le Comité des transports aériens a été créé en vertu de la Loi nationale sur les transports, avec mandat d'assumer les responsabilités de la Commission canadienne des transports en ce qui a trait au transport aérien. Ces responsabilités découlent de la Loi sur l'aéronautique qui confère à la Commission le pouvoir d'établir des règlements, mais l'élaboration des recommandations

Le Comité des transports aériens a été créé en vertu de la Loi nationale sur les transports, avec mandat d'assumer les responsabilités de la Commission canadienne des transports en ce qui a trait au transport aérien. Ces responsabilités découlent de la Loi sur l'aéronautique qui confère à la Commission le pouvoir d'établir des règlements, mais l'élaboration des recommandations

Le Comité des transports aériens a été créé en vertu de la Loi nationale sur les transports, avec mandat d'assumer les responsabilités de la Commission canadienne des transports en ce qui a trait au transport aérien. Ces responsabilités découlent de la Loi sur l'aéronautique qui confère à la Commission le pouvoir d'établir des règlements, mais l'élaboration des recommandations



Au cours de l'autonomie de 1978, un comité technique permanent, formé de cadres du CN et de CP Rail et de représentants du Comité, a été constitué pour résoudre les problèmes reliés aux questions à régler concernant le calcul du prix de revient et les subventions, comme le prix de revient du carburant, les charges lourdes par essieu, les frais généraux d'administration et le transport gratuit et à prix réduit.

Analyse des services ferroviaires

En 1978, dans le cadre du programme qu'il a entrepris dans ce domaine, le Comité a poursuivi ses activités portant sur:

- l'analyse des demandes de compensation pour les services déficitaires que les sociétés ferroviaires sont tenues d'offrir au public;
- l'évaluation de la viabilité économique de trains-voyageurs, en vue de décider s'il convient de supprimer ces services ou non;
- la vérification des pertes relatives aux requêtes d'abandon d'embranchements;
- l'exécution d'études des coûts de compensation, sur demande;
- et l'élaboration de prévisions des coûts pour déterminer l'échelle des taux applicables au transport ferroviaire du grain, de la farine, et de l'huile et de la farine de colza.

Caisse de passages à niveau a large-
ment contribué à la diminution des
risques d'accidents aux croisements
de voies publiques. Au fil des années,
le mandat de la Caisse s'est lente-
ment modifié, tant en ce qui a trait
au financement qu'en ce qui con-
cerne les conditions d'admissibilité.
En 1978, le financement de certains
croisements étagés, qui étaient
auparavant admissibles à une sub-
vention à même la Caisse, est passé
au Programme d'aide au transport
urbain.
L'utilisation projetée des emprunts
ferroviaires pour les réseaux de
transport ferroviaire urbain et
l'électrification des voies principales
sont au nombre des responsabilités
du Comité qui prendront de l'enver-
gure dans l'avenir.

Voies doubles

Ce programme en cours revêt une
importance particulière sur le plan
de l'économie nationale car il influe
directement sur la capacité des voies
principales reliant les Prairies aux
ports de la côte ouest. Le Comité a
d'ores et déjà autorisé la construc-
tion d'une voie parallèle le long de
trois tronçons de la voie principales
de CP Rail, le dernier étant celui de
Lac Louise en Alberta, approuvé en
août 1978, dont la construction est
amorcée.

Programme d'aide au transport urbain

En 1977, le ministre des Transports
annonçait qu'à compter d'avril 1978,
les fonds affectés au déplacement
des voies et aux croisements étagés
seraient versés aux provinces en
fonction de leur nombre d'habitants.
Un montant de 46 millions de dollars
par année a été réservé à ce pro-
gramme pour une période de cinq
ans; une partie de ces ressources
provient de la Caisse de passages à

Élaboration des normes

L'établissement des normes a pour
but de permettre au Comité de
s'acquitter de ses responsabilités en
matière de réglementation. Le
Comité, de concert avec les repré-
sentants des sociétés ferroviaires et
des syndicats, édicte de nouvelles
normes et modifie celles qui sont
déjà en vigueur afin de suivre la

Sécurité et normes

niveau. Le programme en question
est administré par le ministère des
Transports. Toutefois, avant que ne
soient autorisées les subventions,
le Comité poursuit des enquêtes afin
de s'assurer que les croisements
étagés projetés sont conformes aux
exigences techniques.
Au cours de 1978, le Comité a reçu
51 requêtes concernant des
croisements étagés; il a fait 44
recommandations au Ministère et
rendu 38 ordonnances.
La Loi sur le déplacement des lignes
et sur les croisements de chemin de
fer prévoit, en substance, la prépara-
tion d'un plan conjoint d'aménage-
ment urbain et de transport formant
un "plan accepté" déposé auprès de
la Commission en prévision du
déplacement d'une voie ferrée. Le
ministre des Transports et le
ministre d'État aux Affaires urbaines
fournissent l'appui financier
nécessaire à la préparation de ces
plans.
Depuis l'entrée en vigueur de la loi,
15 projets de ce genre ont été réalisés
dans diverses mesures. En 1978, des
employés du Comité ont participé à
sept projets, bien qu'aucun plan
n'ait été déposé auprès de la Commis-
sion. Les villes d'Amos, Jonquière
et Victoriaville, au Québec, ont
bénéficié d'aide financière en 1978,
pour exécuter des études de
déplacement.

Déplacement des voies ferrées

Le Comité a été élaboré en 1978, des sociétés ferroviaires ont aussi
été élaborés en 1978.
L'autorisation d'utiliser cette
méthode pendant un autre hiver en
vue de confirmer l'évaluation
technique qu'en a faite le Comité, et
de parfaire la formation de leurs
employés.
Au cours de 1978, le Comité a
instauré de nouvelles spécifications
destinées à réduire les risques que
comporte le transport de gaz compri-
més inflammables dans des wagons-
citernes à grande capacité. À compter
du 1er avril 1979, ces trains devront
être munis d'attélagés à double
plateau. Ces attélagés de conception
particulière comportent un méca-
nisme de sécurité empêchant le
déplacement vertical de l'attelage. Le
réglement stipule aussi que ces
wagons devront être équipés, d'ici
le 1er juillet 1980, d'un renfort de
tête de réservoir et d'un dispositif
d'isolation thermique de la citerne.
Des règlements régissant la manu-
tention des chargements d'explosifs
transportés sur les voies de débord
ou les voies de service industrielles
des sociétés ferroviaires ont aussi

En vertu de la Loi sur les chemins de fer, les décisions antérieures ordonnant le maintien de services de trains de voyageurs dans l'intérêt public doivent être réexaminées" à des intervalles ne dépassant pas cinq ans". Sept audiences ont été tenues à ce sujet.

Les usagers du service de voyageurs *Railway* entre Victoria et Courtenay (C. B.), ont contesté la décision du Comité ordonnant la suppression de cette ligne à compter du 13 décembre 1978. Des requêtes ont été présentées en révision de l'ordonnance, et une audience publique a eu lieu les 15 et 16 novembre 1978 à Victoria (C.-B.). Les nouveaux arguments avancés à cette occasion ont amené le Comité de révision à rendre sur le banc, le 17 novembre 1978, une décision modifiée. Le Comité de révision a, de plus, ordonné que la compagnie Canadien Pacifique Limited main-tienne l'exploitation de ce service de trains de voyageurs.

Service de transport des marchandises.

Au début de 1978, le Comité a fait enquête sur un certain nombre de plaintes concernant la pénurie de wagons pour le transport du bois. Les mesures qu'il a prises ont incité les sociétés ferroviaires à rapatrier leur matériel des États-Unis, ce qui a permis de ramener la situation à la normale à la fin de juin. En novembre, les commandes étaient remplies au jour le jour, et celles qui s'étaient accumulées avaient été livrées.

Abandons

Les agents du Comité coordonnent la mise en disponibilité de wagons aux silos de tôle de ligne, pour garantir l'acheminement ordonné du grain vers Vancouver, Prince Rupert, Thunder Bay et Churchill. Au cours des mois d'août, septembre et octobre, 104 261 wagons de grain ont été déchargés à Thunder Bay et Vancouver, ce qui représente une augmentation de 4 415 wagons et 530 123 tonnes métriques de grain comparativement à la même période l'année précédente.

Embranchements des Prairies Le rapport publié en 1977 par la Commission sur la manutention et le transport du grain (Commission Hall) recommandait l'abandon de certains embranchements des Prairies et le maintien d'un réseau de base de lignes ferroviaires jusqu'au 1er janvier 2000. Il propose en outre la création d'un organisme chargé de conseiller le gouvernement sur l'abandon des embranchements. Depuis lors, le Comité de développement ferroviaire des Prairies a été établi dans cette optique.

Au total, le Comité a entendu 68 requêtes et rendu 30 décisions et ordonnances d'abandon. Dix-neuf d'entre elles sont encore à l'étude et pourraient être influencées par les recommandations du Comité de développement ferroviaire des Prairies. Plusieurs localités touchées par les abandons projetés ont créé des comités de maintien du service ferroviaire en vue de faire conserver certaines voies ferrées ou de surseoir à la mise à exécution des abandons. Le Comité a rencontré ces groupes et il a ultérieurement rendu six ordonnances modifiant la date d'abandon (voir l'annexe "B").

Embranchements autres que ceux des Prairies Le Comité a tenu, en Colombie-Britannique et au Québec, des audiences publiques où il a entendu des requêtes concernant l'abandon d'embranchements dans ces deux provinces. À la fin de 1978, des décisions et ordonnances avaient été rendues à l'égard de trois demandes, et les décisions concernant quatre autres étaient imminentes.

Autres voies ferrées

Au cours de 1978, le Comité a élaboré et approuvé de nouvelles modalités relatives aux requêtes concernant l'enlèvement des voies ferrées. En outre, il a rendu des ordonnances approuvant l'abandon de sept voies de service industrielles en Ontario et au Québec. Les requêtes présentées par les sociétés ferroviaires en autorisation d'abandonner 11 autres tronçons de voies ferrées ont été traitées; les décisions pertinentes n'avaient pas encore été rendues à la fin de l'année (voir l'annexe "C").

Perfectionnement des réseaux ferroviaires

Le Comité des transports par chemin de fer autorise la construction, la réfection ou l'amélioration des passages à niveau croisant des voies publiques, des croisements étagés et des croisements aux passages pour pions, des viaducs et des tunnels de chemin de fer, des voies ferrées doubles et des prolongements de voies d'évitement. Il approuve aussi l'installation et la modification des dispositifs d'avertissement aux abords des croisements de voies publiques pour assurer la protection, la sécurité et la commodité du public. Le montant versé pour ces projets à même la Caisse de passages à niveau, en vertu de la Loi sur le déplacement des lignes et les croisements de chemin de fer, s'élève à 20 millions de dollars par année. Depuis sa création il y a 70 ans, la

Réglements interdisant aux locomotives de siffler

A la demande de divers organismes municipaux de voirie, les projets de règlements interdisant aux locomotives de siffler dans les limites des municipalités urbaines sont mis à l'étude et approuvées à condition que des dispositifs automatiques de protection suffisants soient installés aux abords des croisements et que cette interdiction ne pose aucun danger. Au cours de la dernière année, le Comité a sanctionné 12 de ces règlements.

Marchandises dangereuses

Il incombe au Comité d'examiner et d'approuver la conception, l'emplacement, la construction, l'exploitation et l'entretien des installations d'entrepôts. Le Comité exécute en outre des inspections sur place et veille à ce que les sociétés de chemin de fer respectent les règles et règlements applicables au transport des marchandises dangereuses. En 1978, le Comité a accordé un appui considérable aux transporteurs, aux industries et aux gouvernements provinciaux. Il a, en outre, fourni des conseils techniques, procédé au classement des marchandises dangereuses par catégories et fait l'interprétation des spécifications concernant l'étiquetage et l'emballage des produits dangereux ainsi que les marques apposées sur les wagons affectés au transport des produits de cette nature.

Réfection des chemins de fer

En 1977, un accord a été conclu entre le CN, CP Rail et l'Etat concernant la réfection des embranchements des Prairies jugés essentiels au transport du grain. En vertu des clauses de l'accord, le gouvernement fédéral a contribué au financement d'activités, comme l'élargissement de l'accotement et l'amélioration de

Après avoir révoqué une ordonnance générale en août 1978, le Comité a mis en vigueur de nouvelles modalités applicables aux mutations des agents de gare et des préposés de dépôt, et à la fermeture des gares et des abris superflus; une nouvelle ordonnance générale a été publiée ultérieurement, en septembre.

Centres de service et abandon de gares

Le Comité a surveillé de près le service de messagerie offert au Canada par le CN et CP Rail. Depuis quelques années, ces deux sociétés ferroviaires s'orientent vers l'unification des points de service. A cet égard, le Comité examine et, le cas échéant, approuve les requêtes présentées par le CN et CP Rail. En 1978, le CN a présenté huit requêtes dans le cadre

du programme d'établissement de centres, requêtes prévoyant le déplacement de 101 agents, cinq gardiens, 101 gares et un abri. Ces demandes sont à l'étude et les décisions seront rendues en 1979.

Le Comité a rejeté cette requête, Par la suite, l'appel interjeté par VIA auprès du gouverneur en conseil a amené la modification de la décision du Comité. Par conséquent, la mise à exécution du Plan définitif est remise à octobre 1979. La prise de possession effective par VIA des services transcontinentaux de chemin de fer vers l'Ouest, des sociétés CN et CP, a eu lieu en octobre. Presque tous les services de voyageurs qui restent seront amalgamés en 1979.

Service de voyageurs

Pour donner suite à une directive du ministre des Transports publiée en juin 1976, des audiences ont eu lieu d'un océan à l'autre concernant la mise sur pied d'un réseau rationnel de services de trains-voyageurs au Canada. C'est ainsi que parais-sait, en octobre 1977, le Plan définitif pour le service de l'Ouest des trains transcontinentaux de voyageurs. A la suite d'audiences semblables tenues dans l'Est du Canada, le Comité a publié, le 15 décembre 1978, un Plan privilégié pour le service de l'Est des trains transcontinentaux de voyageurs. Les intérêts ont été invités à fournir leurs commentaires au Comité, avant le 1er mars 1979.

VIA Rail Canada, désignée comme société ferroviaire relevant de la Commission canadienne des Transports, a été créée dans le but d'unifier et d'administrer tous les services nationaux de voyageurs. En effet, une ordonnance rendue, en mars, par la Commission autorisait la nouvelle compagnie à exploiter un service transcontinental transitoire vers l'Ouest pendant la saison estivale. Toutefois, en juillet, VIA a demandé au Comité l'autorisation de différer d'une année la mise en

présente huit requêtes dans le cadre du programme d'établissement de centres, requêtes prévoyant le déplacement de 101 agents, cinq gardiens, 101 gares et un abri. Ces demandes sont à l'étude et les décisions seront rendues en 1979.

Après avoir révoqué une ordonnance générale en août 1978, le Comité a mis en vigueur de nouvelles modalités applicables aux mutations des agents de gare et des préposés de dépôt, et à la fermeture des gares et des abris superflus; une nouvelle ordonnance générale a été publiée ultérieurement, en septembre.

Le Comité des transports par chemin de fer régissant le transport ferroviaire au Canada en vertu des pouvoirs que lui confèrent plusieurs statuts fédéraux tels que la Loi nationale sur les transports, la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer, et la Loi sur les chemins de fer. En outre, il lui incombe de rendre des décisions et des ordonnances sur des requêtes et demandes de nature particulière.

En plus de ses réunions hebdomadaires habituelles où il régle les diverses questions inscrites à l'ordre du jour, le Comité a tenu, dans diverses localités canadiennes, 51 audiences concernant des requêtes officielles touchant la sécurité et la commodité du public, et des usagers du réseau canadien de transport ferroviaire. Le Comité a consacré 128 jours à ces audiences et rendu 2 126 ordonnances et 67 décisions en 1978 (voir l'annexe "A").

Le Comité comprend quatre divisions à l'administration centrale de la Commission, soit les directions des Services ferroviaires, de la Sécurité et des normes ferroviaires, de l'Analyse économique des chemins de fer et du Perfectionnement des réseaux ferroviaires. Il possède en outre des bureaux à Toronto, Winnipeg, Calgary et Vancouver.

Les activités administratives du Comité sont diverses; elles comprennent l'inspection et l'évaluation de l'infrastructure, du matériel, du service et de la construction des chemins de fer, afin d'en assurer la conformité aux normes et règlements de sécurité. S'ajoutent à ces activités les enquêtes sur les accidents et l'administration des programmes de subventions accordés aux sociétés ferroviaires en dédommagement des pertes subies dans l'exploitation défective de services que la Commission les contraint à maintenir dans l'intérêt public.

Services ferroviaires

Afin de respecter le mandat qui lui est confié de veiller à la sécurité et à l'efficacité du réseau ferroviaire, le personnel du Comité fait régulièrement des inspections destinées à évaluer l'état de l'infrastructure des chemins de fer, du matériel ferroviaire roulant et de l'équipement mécanique stationnaire, et à faire respecter le règlement unifié ferroviaire et enquéte sur les plaintes, afin de garantir à la population un niveau satisfaisant de service.

Contrôle qualité

Les inspections permettent d'apprécier la qualité d'échantillons représentatifs du matériel ferroviaire roulant, de l'équipement mécanique stationnaire, des systèmes de signalisation, des passages à niveau, des emprises ferroviaires et des structures des voies ferrées et des chemins de fer. Si la qualité est jugée insuffisante, les lacunes sont portées à l'attention des sociétés ferroviaires intéressées.

Matériel ferroviaire

En 1978, des systèmes informatiques ont été mis au point, en consultation avec les sociétés ferroviaires, pour obtenir des données plus exactes sur le matériel roulant. Ces systèmes ont été installés dans l'intention d'améliorer l'évaluation de la qualité et de déterminer la fréquence des déficiences, de manière à pouvoir perfectionner les méthodes d'entretien des chemins de fer et faciliter l'identification des causes d'accidents. Ce système est maintenant intégré, généralement en service.

Programme concernant l'infrastructure

Un programme spécial d'inspection portant sur toutes les voies ferroviaires principales du Canada (National et de CP Rail a pris fin en

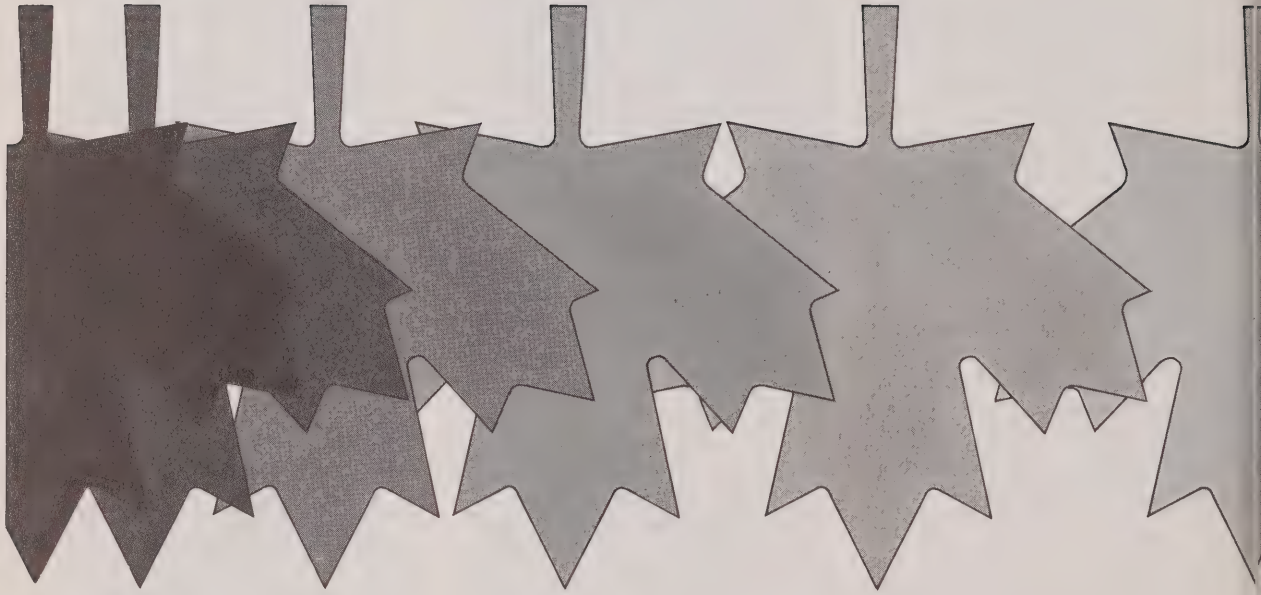
1978. Des rapports ont été déposés analysant l'état des voies ferrées, le nombre de tonnes de marchandises transportées et les principaux programmes d'entretien. On a procédé à l'inspection de tous les embranchements subventionnés, et des rapports subséquents relatifs à l'état de ces lignes et à la valeur au rachat du matériel ont ensuite été soumis. Un programme d'inspection semblable, portant sur les embranchements non subventionnés sera exécuté en 1979.

L'année a également vu la mise à exécution d'un programme d'inspection axé sur la photographie systématique des voies ferroviaires principales du CN et de CP Rail. Un projet-pilote a pris fin et il semble que le programme projeté fournira de précieux renseignements tant au Comité qu'aux sociétés ferroviaires.

Surveillance

Parmi les activités de surveillance du Comité, on peut citer les suivantes:

Prévention des incendies
Les méthodes de prévention des incendies et les incendies causés par les activités ferroviaires, partout au Canada, sont toujours examinés et évalués de près. Au cours de l'année qui vient de s'écouler, le Comité a rencontré les autorités provinciales de la protection forestière dans l'intention de réviser les règlements en vigueur. Quelques 175 fonctionnaires provinciaux ont été autorisés à emprunter les trains dans les sections boisées pour faire des inspections de prévention des incendies. En 1978, 245 incendies ont été signalés. Lorsque tous les rapports auront été déposés, le nombre d'incendies causés par les chemins de fer n'excèdera pas 300, ce qui représente une diminution appréciable par rapport aux 450 survenus en 1977.



M. James Eisler
Gestionnaire régional
Commission canadienne
des transports
Suite 1710, Bentall 1
505 rue Burrard
VANCOUVER (C.-B.)
V7X 1M6
Tél.: 604-544-1011

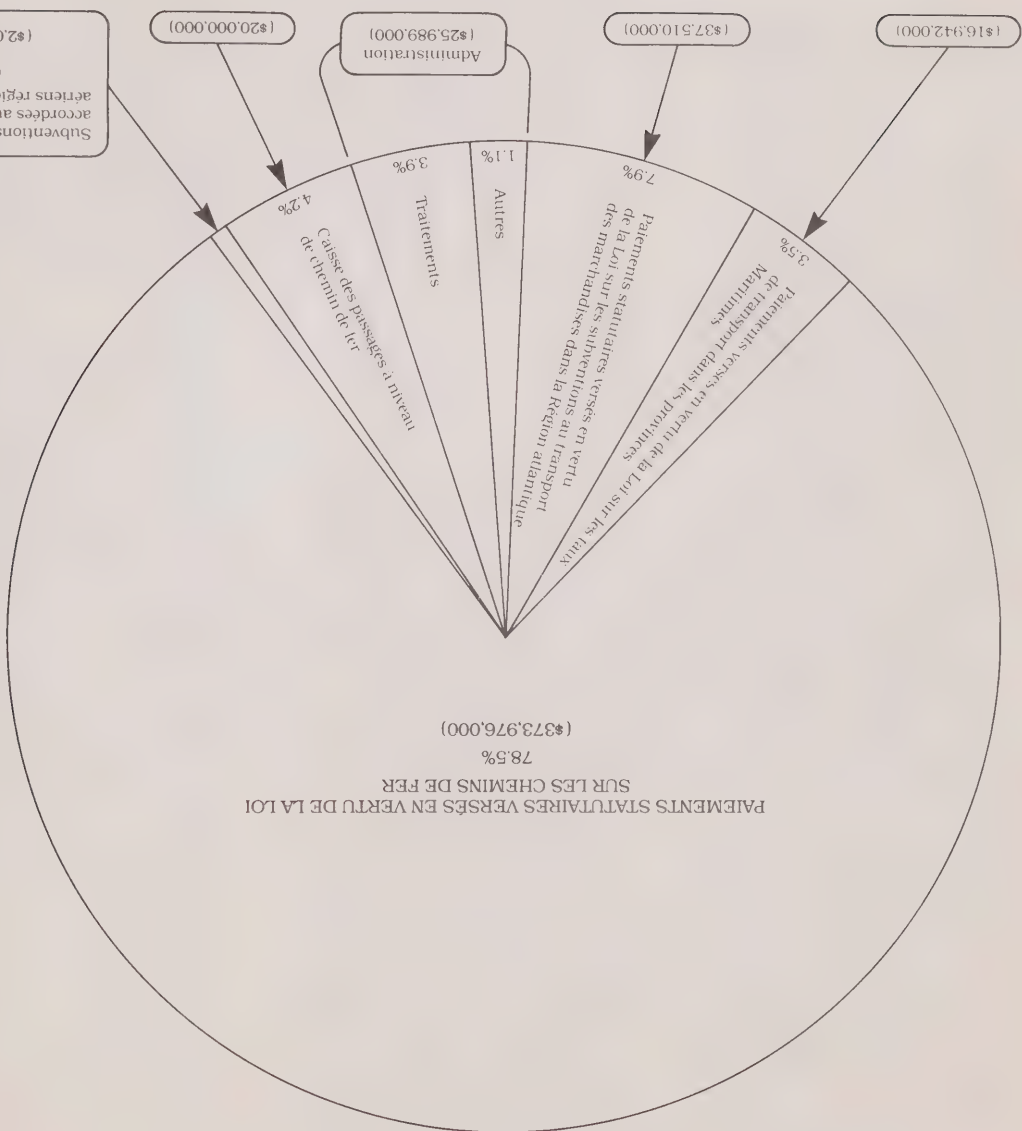
M. Byron Cameron
Gestionnaire régional
Commission canadienne
des transports
1500 Rocky Mountain Plaza
615 MacLeod Trail, S.E.
CALGARY (Alberta)
T2G 4T8
Tél.: 403-231-4811

M. Peter Kearns
Gestionnaire régional
Commission canadienne
des transports
503-169 rue Pioneer
WINNIPEG (Manitoba)
R3C 0H2
Tél.: 204-949-4214

M. Donald Carmichael
Gestionnaire régional
Commission canadienne
des transports
60 est. rue Adelaide
TORONTO (Ontario)
M5C 1J8
Tél.: 416-369-4821

M. Jean-Paul Plourde
Gestionnaire régional
Commission canadienne
des transports
Suite 702
685 rue Cathcart
MONTREAL (Québec)
H3B 1M7
Tél.: 514-283-5722

M. Joseph Chisholm
Gestionnaire régional
Commission canadienne
des transports
Terminal Plaza Building
1222 rue Main
MONCTON (Nouveau-Brunswick)
E1C 1H6
Tél.: 506-858-2020



Note: Les paiements statutaires sont expliqués en détail dans les diverses sections du rapport.

LOI NATIONALE SUR LES TRANSPORTS,
1967

COMMISSION CANADIENNE
DES TRANSPORTS

PRÉSIDENT _____

Devoirs et pouvoirs

1. réglementation des séances et disposition des affaires: article 20
2. exécution des fonctions attribuées à la Commission par la *Loi nationale sur les transports*, la *Loi sur les chemins de fer*, la *Loi sur l'aéronautique* (Partie II) et la *Loi sur les transports*: article 21
3. élaboration et application d'une politique en matière de transport: article 22
4. constitution et pouvoirs des comités de la Commission: article 24
5. établissement de règles et de règlements, y compris les règles de pratique et de procédure de la Commission: articles 26 et 65

VICE-PRÉSIDENT (DROIT)

VICE-PRÉSIDENT (RECHERCHE)

COMITÉ DE RÉVISION

Constitué en 1970, dirigé par le vice-président (Droit): article 7(5).

Devoirs et pouvoirs

Réviser, sur demande, des ordonnances ou des décisions des comités modaux: articles 24(4) et 63.

DIVISION DE LA RECHERCHE

Créée en 1968, dirigée par le vice-président (Recherche): article 7(4).

Devoirs et pouvoirs

Surveiller les programmes de recherche nécessaires pour atteindre les objectifs énoncés à l'article 3 et remplir les pouvoirs décrits à l'article 22: article 7(4).

DIRECTION DE L'EXPLOITATION
ET DES TARIFS

COMITÉ DES
TRANSPORTS AÉRIENS

Devoirs et pouvoirs

Compétence à l'égard des transporteurs aériens exploitant des services aériens commerciaux.

1. *Loi sur l'aéronautique*, Partie II.
2. *Loi nationale sur les transports*, articles 5, 22, 23, 27 et 63.

COMITÉ DES
TRANSPORTS PAR
CHEMIN DE FER

Devoirs et pouvoirs

Compétence à l'égard des compagnies ferroviaires, des chemins de fer, ou des particuliers autorisés à construire ou à exploiter une voie ferrée.

1. Articles 5, 22, 23, 27 et 63.
2. *Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada*.
3. *Loi sur les chemins de fer de l'Etat*.
4. *Loi sur les taux de transport de marchandises dans les provinces Maritimes*.
5. *Loi sur l'Office national de l'énergie*.
6. *Loi sur les chemins de fer*.
7. *Loi sur les transports* (Partie IV).

COMITÉ DES
TRANSPORTS PAR EAU

Devoirs et pouvoirs

Compétence à l'égard du transport de marchandises et de passagers par navire dans certaines régions.

1. Articles 22, 23, 27 et 63.
2. *Loi sur l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent*.
3. *Loi sur les transports* (sauf la partie IV).
4. *Loi sur les passages d'eau*.
5. *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes*.
6. *Loi sur le pilotage*.

COMITÉ DES
TRANSPORTS PAR
VÉHICULE À MOTEUR

Devoirs et pouvoirs

Compétence à l'égard du transport interprovincial de marchandises ou de passagers par camion ou par autocar.

1. Articles 5, 22, 23, 27 et 63.
2. Partie III de la Loi.
3. *Loi sur le dimanche*.
4. *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*.

COMITÉ DES
TRANSPORTS PAR
PIPE-LINE DE
DENRÉES

Devoirs et pouvoirs

Compétence à l'égard des pipe-lines de denrées et des pipe-lines mixtes.

1. Articles 5, 22, 23, 27 et 63.
2. Partie II de la loi.
3. *Loi sur l'Office national de l'énergie*.

COMITÉ DE
LA POLITIQUE EN
MATIÈRE DE TRANSPORT
INTERNATIONAL

Devoirs et pouvoirs

1. Constitué en 1969, il représente la Commission à l'égard des travaux des organismes intergouvernementaux, nationaux et internationaux oeuvrant dans le domaine des transports et relevant du Parlement.
2. Aucune fonction de réglementation.

Distribution des devoirs
et pouvoirs statutaires
de la Commission
canadienne des transports

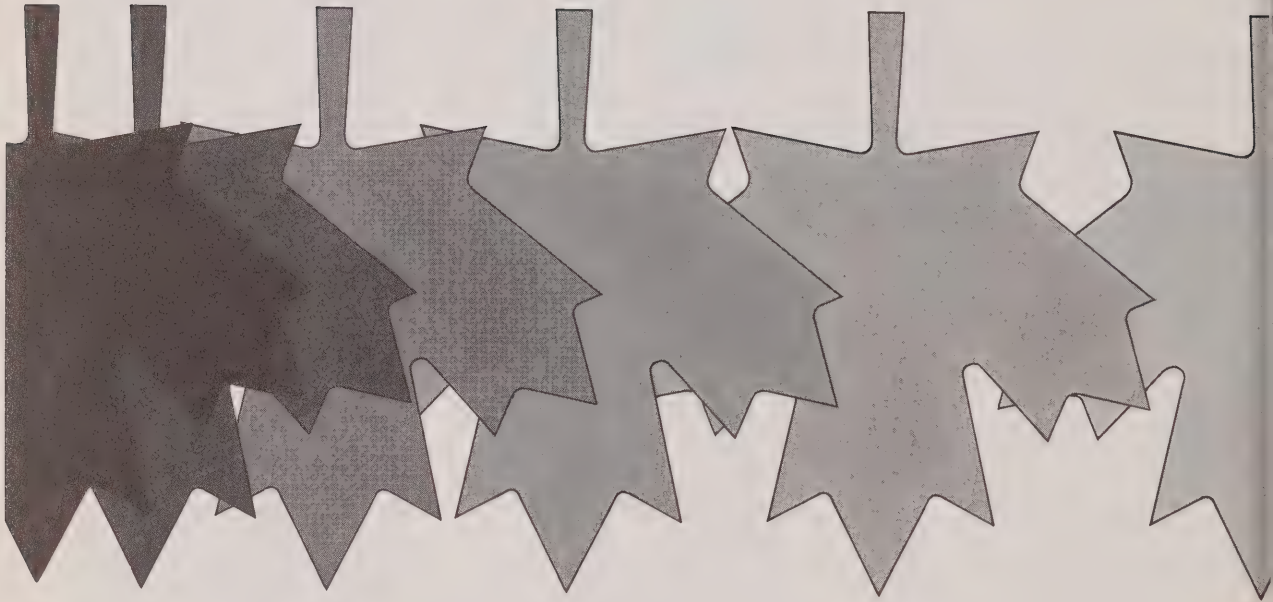
La Commission canadienne des transports est le seul organisme fédéral chargé de la réglementation des transports au Canada. La Commission a pour objectif de promouvoir la coordination et l'harmonisation des services de tous les transporteurs se livrant aux transports ferroviaire, maritime, aérien, par véhicule à moteur (extra-provincial) et par pipe-line de denrées, grâce à une réglementation économique efficace, à ses travaux de recherche et à sa participation dans l'élaboration de lignes de conduite. Dans le mode ferroviaire, elle encourage l'établissement optimal de règlements sur la sécurité compatibles avec l'intérêt public. Créée en septembre 1967 en vertu des dispositions de la Loi nationale sur les transports, la Commission a hérité des responsabilités de ses trois prédécesseurs, en l'occurrence la Commission des transports du Canada, la Commission des transports aériens ainsi que la Commission maritime canadienne. Elle s'est vue conférer des pouvoirs étendus sur le transport dans son ensemble, et a été chargée de la recherche dans ce domaine.

La CCT est une cour d'archives formée d'au plus 17 membres tous nommés par le gouverneur en conseil. Ses cadres supérieurs consistent en un président, deux vice-présidents et sept présidents de comités. L'un des vice-présidents est responsable de la surveillance de la surveillance, l'autre est chargé "de la surveillance des programmes d'études et de recherches".

Le Comité des transports par pipe-line de denrées a compétence, en vertu de la Partie II de la Loi nationale sur les transports, sur la construction et l'exploitation des pipe-lines de denrées qui relient ou s'étendent au-delà des frontières provinciales.

Le Comité des transports par pipe-line de denrées a compétence, en vertu de la Loi nationale sur les transports, sur la construction et l'exploitation des pipe-lines de denrées qui relient ou s'étendent au-delà des frontières provinciales.

- Le Comité de la politique en matière de transport international est habilité, en vertu de la Loi nationale sur les transports, à traiter les aspects économiques et juridiques de toute forme de transport aux paliers international, mental, national et international. Il n'a aucune fonction réglementaire. Le Comité de révision a le pouvoir, en vertu de la Loi nationale sur les transports, de réviser, rescinder, changer ou modifier toute ordonnance ou décision de la Commission. Le secteur de la recherche de la Commission mène des études se rapportant à tous les modes de transport. Il a aussi des responsabilités importantes en matière de recherche pour que soient atteints les objectifs énoncés dans les articles 3 et 22 de la Loi nationale sur les transports.
- La Direction de l'exploitation et des tarifs reçoit tous les tarifs que doivent déposer les transporteurs par chemin de fer, par eau et par véhicule à moteur assujettis au pouvoir législatif du Parlement, et les services qu'elle offre aux comités modaux, à l'exception du Comité des transports aériens, portent sur l'exploitation et les tarifs. La Direction exécute le Programme des subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique et est chargée de la recherche et des analyses en matière de trafic.
- Au cours de l'année dernière, les différents comités de la Commission ont tenu au total 96 audiences publiques, soit 222 jours de séances, rendu 442 décisions et 3 099 ordonnances relativement à une multitude de questions et de préoccupations en matière de transport.*
- *Une liste des décisions et ordonnances est disponible sur demande auprès de la Commission.



“... un système économique, efficace et adéquat de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel à la protection des intérêts des usagers des moyens de transport et au maintien de la prospérité et du développement économique du Canada...”

Commission canadienne des transports.....	5
Comité des transports par chemin de fer.....	11
Comité des transports aériens.....	19
Comité des transports par eau.....	27
Comité des transports par véhicule à moteur.....	33
Comité de la politique en matière de transport international.....	37
Comité des transports par pipe-line de denrées.....	43
Comité de révision.....	47
Recherche.....	49
Direction de l'exploitation et des tarifs.....	55
Annexes.....	61

Président: l'hon. E.J. Benson

Vice-président: M. Guy Roberge

Vice-président: (Recherche) M. Yves Dubé

Commissaires:

M.D. Armstrong

J.A.D. Magée

Ralph Azzie

R.M. March

Anne Carver

J.M. McDonough

J.T. Gray

L.R. Talbot

D.H. Jones

J.B.G. Thomson

E.H. LaBorde

J.M. Woodard¹

G.F. Lafferty

¹ a pris sa retraite le 15 décembre 1978

Comités

Présidents

Transports aériens

M. Thomson

Transport de denrées par pipe-line

M. Lafferty

Politique en matière de transport international

M. Roberge

Transports par véhicule à moteur

M. Magée

Transports par chemin de fer

M. Jones

Révision

M. Roberge

Transports par eau

M. Gray

Secrétaire de la Commission:

D.W. Foley

Ottawa
K1A 0N9
Canada



L'honorable Otto Lang,

Ministre des Transports,

O t t a w a, Ont.

Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 28 de la Loi

nationale sur les transports, j'ai l'honneur de

vous présenter sous ce pli le douzième rapport

annuel de la Commission canadienne des transports

pour l'année terminée le 31 décembre 1978.

Agréée je vous prie, Monsieur le

Ministre, l'assurance de mes sentiments distingués.

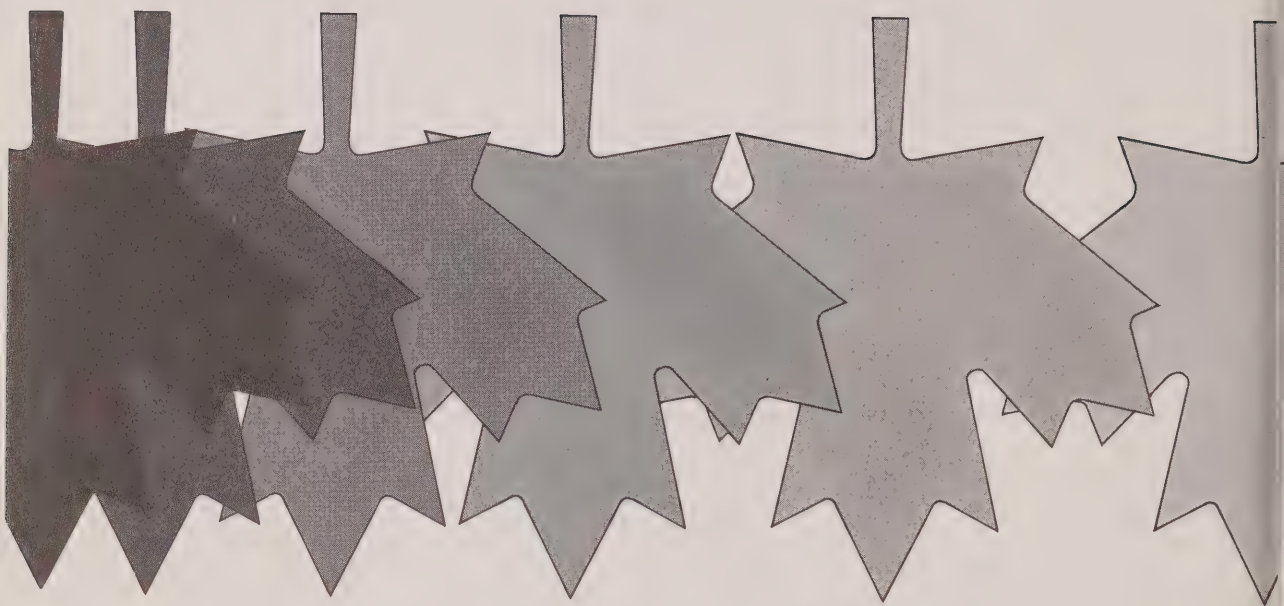
Le Président de la
Commission canadienne
des transports,

E.J. Benson

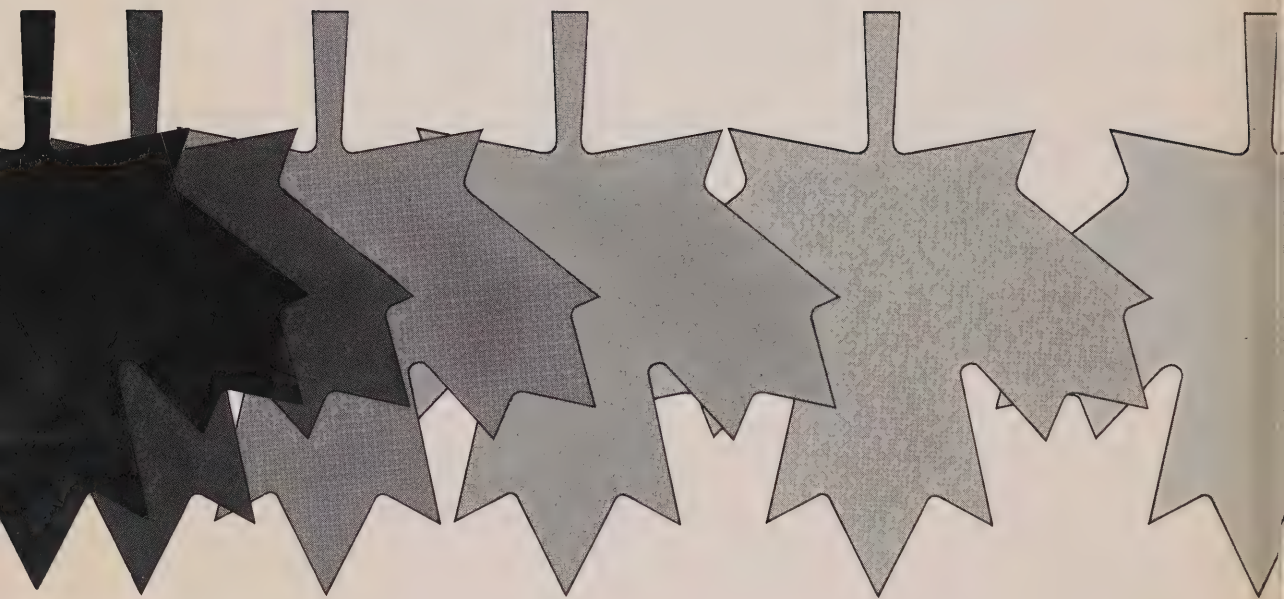
ISBN 0-662-50214-0

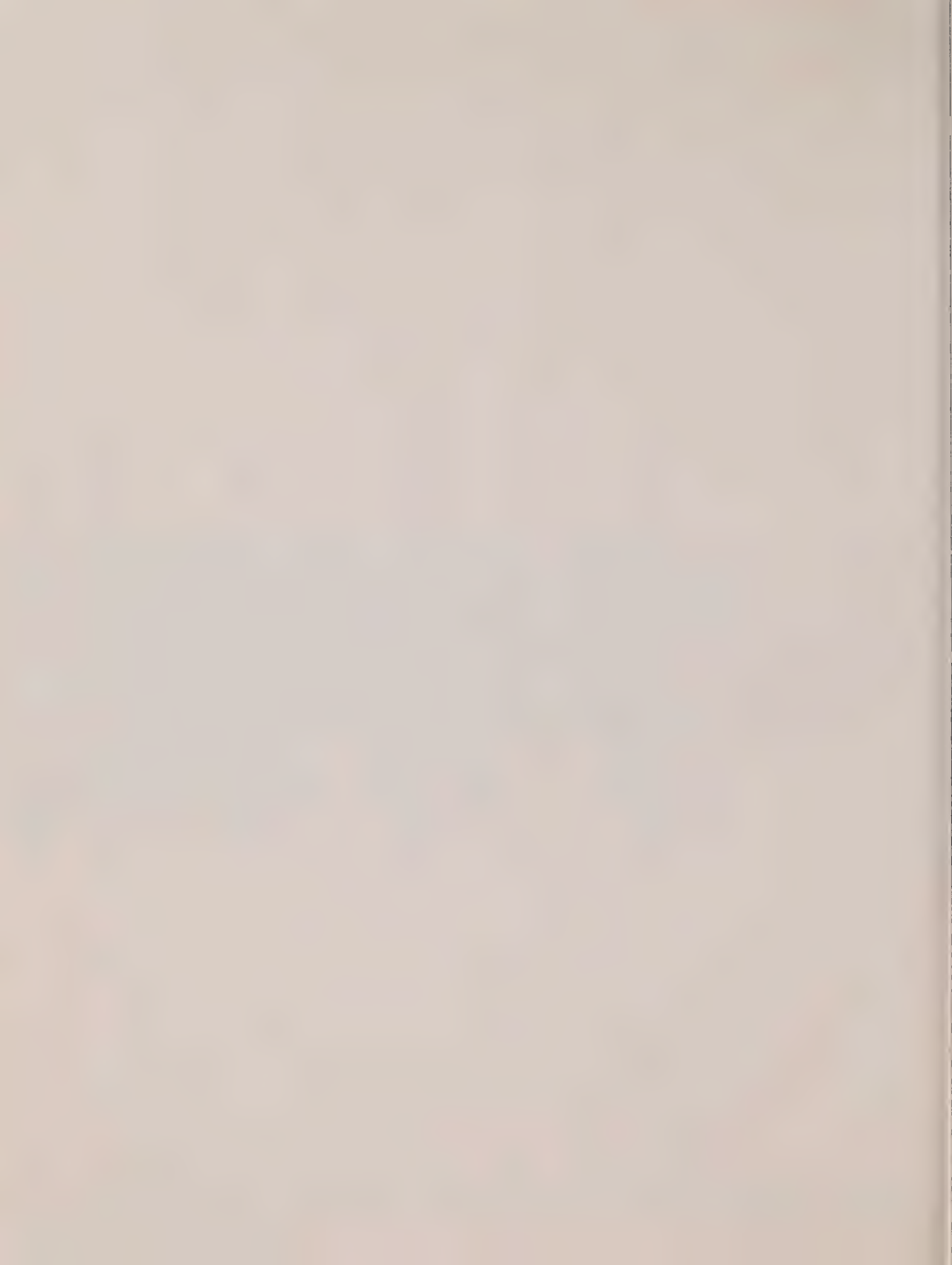
No de cat. TT1-1978

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1979



**Le douzième rapport annuel
de la Commission canadienne des transports 1978**





BINDING SECT. OCT 23 1981

